

Государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Воронежский государственный аграрный университет имени
императора Петра I»

На правах рукописи

Петрыкин Николай Николаевич

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

07.00.02 – Отечественная история

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Научный руководитель
доктор исторических наук,
профессор Ливенцев Д.В.

Курск – 2020

Оглавление

| | |
|---|-----|
| Введение..... | 3 |
| Глава 1. Становление и развитие правоохранительных органов на железнодорожном транспорте в Курской губернии. | 33 |
| 1.1. Формирование железнодорожной сети как объекта правоохранительной деятельности. | 33 |
| 1.2. Место жандармской железнодорожной полиции в системе правоохранительных органов Курской губернии. | 48 |
| Глава 2. Механизм и основные направления деятельности жандармских полицейских подразделений..... | 86 |
| 2.1. Унтер-офицеры как основа кадровой структуры жандармских железнодорожных подразделений. | 86 |
| 2.2. Реализация железнодорожной жандармской полицией специальных функций. | 119 |
| 2.3. Деятельность железнодорожной жандармерии по обеспечению общеполицейских обязанностей. | 149 |
| Заключение..... | 178 |
| Источники и литература: | 188 |
| Приложения..... | 234 |

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. 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 транспортной инфраструктуры, составляет основную угрозу государственной и общественной безопасности.

Как показал исторический опыт, эффективным средством обеспечения защищенности особо охраняемых объектов, к числу которых отнесены железнодорожный транспорт и его инфраструктура, 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. Исследование позволяет воссоздать объективную картину функционирования правоохранительной структуры на транспорте как части российской истории, восстановить историческую справедливость в отношении чинов жандармской полиции, чья деятельность в исторической литературе в недавнем прошлом оценивалась только в отрицательном

контексте. Сосредоточение внимания на изучении опыта жандармских железнодорожных отделений как основного звена специфической полицейской структуры позволяет объективно оценить механизм практической реализации государственной политики на уровне конкретного региона. Подразделения жандармской железнодорожной полиции, появившиеся на территории Курской губернии, были одними из первых в России, и они стали своеобразными полигонами внедрения методов обеспечения транспортной безопасности, общественного порядка в сложившихся специфических условиях аграрной провинции.

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, выполнение 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.

Изучение деятельности линейной структуры в территориальном измерении на конкретном опыте жандармских полицейских подразделений тем более важно, что обоснование принципов построения органов правопорядка на транспорте остается дискуссионным и в современных условиях.

Объектом исследования является 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.

Предметом исследования являются 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. Нижняя хронологическая граница обусловлена датой принятия Высочайшего повеления установившего порядок, «для руководства при назначении жандармского полицейского надзора на вновь строящихся линиях»¹, которые к этому времени уже сооружались на территории Курской губернии. Дата ликвидации жандармских полицейских подразделений железных дорог постановлением Временного правительства взята в качестве верхней хронологической границы. При этом рассматриваются события предшествовавшего периода, так как Высочайшим повелением от 8 июля 1865 года было определено начало строительства первой железнодорожной линии на территории Курской губернии.

Территориальные рамки исследования охватывают Курскую губернию в ее исторических границах в составе Российской империи, где на линиях Курско-Киевской, Курско-Харьково-Азовской и Московско-Курской железных дорог², Юго-Восточных и Северо-Донецкой железных дорог располагались участки обслуживания 11 отделений, относившихся к пяти жандармским полицейским управлениям.

Степень изученности темы. Историография деятельности правоохранительных органов на железных дорогах разнообразна и

¹ 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. – С. 3.

² Труды высочайше учрежденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России. – СПб.: Типография В. Безобразова и комп., 1879. – Т.1. – Ч.1. – С. 119.

представлена значительным количеством исследований. В зависимости от времени выхода исследований историографию жандармских полицейских подразделений железных дорог можно разделить на 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 до конца 1870-х гг. отсутствие научных трудов о жандармском полицейском обеспечении деятельности железных дорог, за исключением справочной литературы и немногочисленных публикаций, лишь косвенно характеризовавших работу ведомства. В этот период появляются немногочисленные публикации, лишь косвенно характеризующие работу ведомства. Авторы больше концентрировались на развитии железнодорожного транспорта как нового социально-экономического явления для пореформенной России, изучали его влияние на экономическую и социальную сферы. К одним из первых работ этого периода следует отнести труды ученого-экономиста И.С. Блюха³, рассматривавшего значение развития железных дорог для Российской империи, В.М. Верховенского⁴, В.Г. Михайловского⁵. Это были не профессиональные историки, а служащие железнодорожного ведомства, видные общественные деятели.

³ Блюх И.С. Финансы России в XIX столетии : История – статистика / И.С. Блюх. – СПб.: Общественная Польза, 1882. – Т. 1. – 292 с.; Он же. Указ. соч. – Т. 4. – 307 с.; Он же. Влияние железных дорог на экономическое состояние России / И.С. Блюх. – СПб.: Типография М.С. Вольфа, 1878. – 153 с. и др.

⁴ 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^о), 1898. – 59 с.

⁵ Михайловский В.Г. Развитие русской железнодорожной сети / В.Г. Михайловский. – СПб.: Типография В. Демакова, 1898. – 31 с.

Обращаясь к литературе, созданной современниками тех событий, нужно отметить труды А.И. Спиридовича⁶, С.А. Адрианова⁷. Вместе с тем, специальных научных трудов, посвященных изучению деятельности жандармской железнодорожной полиции, на первом этапе историографии практически не было, за редкими исключениями, к которым можно отнести работу И.Т. Тарасова⁸ и труды В.В. Давыдова⁹, содержавшие небольшой в силу секретности жандармской службы раздел о жандармской железнодорожной полиции, а также работы Г.С. Кикодзе и Л.А. Видемана¹⁰. Эти работы раскрывали отдельные, частные аспекты деятельности полиции, в том числе особенности новых видов преступлений – хищение грузов из подвижного состава, что требовало новых, нестандартных подходов к их раскрытию.

⁶ Спиридович А.И. Революционное движение в России : Вып. 1–2 / А.И. Спиридович. – СПб.: тип. Штаба Отд. корпуса жандармов, 1914–1916. – 579 с.; Он же. История большевизма в России : от возникновения до захвата власти 1883 – 1903 – 1917 / А.И. Спиридович. – М.: Захаров, 2019. – 286 с.; Он же. Партія соціалістів-революціонерів і єя предшественники : 1886–1916 / А.И. Спиридович. – СПб.: [б. и.], 1918. – 623 с.

⁷ Адрианов С.А. Министерство внутренних дел : исторический очерк: [1802–1902] / С.А. Адрианов. – СПб: Тип. М-ва внутренних дел, 1901. – 248 с.; Макаров А.А. Исторический очерк образования и развития полицейских учреждений в России / А.А. Макаров. – СПб.: Тип. Мин-ва внутр. дел, 1913, – 42 с.

⁸ Тарасов И.Т. Полиция в эпоху реформ / И.Т. Тарасов. – М.: Типография А.И. Мамонотова и К^о, 1885. – 160 с.

⁹ 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.

¹⁰ 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.

Таким образом, первый период в историографии в целом характеризуется единичными и фрагментарными научными исследованиями относительно деятельности жандармской железнодорожной полиции на территории всего государства и не касались региональной специфики.

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 не была популярна и к числу приоритетных исследований не относилась.

Вместе с тем при идеологической обусловленности выводов был сделан значительный шаг в рассмотрение источниковой базы, методологии изучения политических структур, в частности П.А. Зайончковским¹¹, Д.И. Шиндикашвили¹². К научным трудам этого периода, рассматривавшим полицию дореволюционной России, следует отнести работы Р.С. Мулукаева¹³, общественных организаций – труд А.Д. Степанского¹⁴,

¹¹ Зайончковский П.А. Кризис самодержавия на рубеже 70–80 гг. XIX в. / П.А. Зайончковский. – М.: Изд-во МГУ, 1964. – 510 с.; Зайончковский П.А. Правительственный аппарат самодержавной России в XIX в. / Зайончковский П.А. – М.: Мысль, 1978. – 288 с.

¹² Шиндикашвили Д.И. Сыскная полиция в царской России в эпоху империализма / Д.И. Шиндикашвили. – Омск : [б. и.], 1973. – 67 с.; Он же. 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.

¹³ Мулукаев Р.С. Полиция и тюремные учреждения дореволюционной России / Р.С. Мулукаев – М.: [б. и.], 1964. – 28 с.; Он же. Система органов внутренних дел дореволюционной России : Лекция / Р.С. Мулукаев. М.: [б. и.], 1978. – 31 с.

¹⁴ 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.

государственных учреждений – Н.П. Ерошкина¹⁵. Ко второму этапу историографии относятся диссертации А.Н. Ярмыш¹⁶, А.В. Хохлова¹⁷, Л.И. Тютюнник¹⁸. Расширяется представление о месте и роли жандармской железнодорожной полиции в общей структуре правоохранительных органов Российской империи.

Начало восстановлению исторической справедливости при изучении деятельности жандармской железнодорожной полиции на современном этапе положили авторы П.А. Кошель¹⁹, З.И. Перегудова²⁰, В.С. Измозик²¹, А.И. Колпакиди²², которые рассматривали вопросы деятельности Отдельного

15 Ерошкин Н.П. История государственных учреждений дореволюционной России / Н.П. Ерошкин. – 3-е изд. – М.: [б. и.], 1983. – 352 с.

16 Ярмыш А.Н. Политическая полиция Российской империи (1880–1904 гг.): автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Ярмыш, Александр Назарович. Харьк. юрид. ин-т им. Ф.Э. Дзержинского. – Харьков, 1978. – 21 с.

17 Хохлов А.В. Карательный аппарат царизма в борьбе с революцией 1905–1907 годов: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Хохлов, Алексей Владимирович. Всесоюз. юрид. заоч. ин-т. – М., 1975. – 18 с.

18 Тютюнник Л.И. Департамент полиции в борьбе с революционным движением в России на рубеже XIX – XX вв. (1880–1904): диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук. 07.00.02 – Отечественная история / Тютюнник, Любовь Ивановна. – М., 1986. – 294 с.

19 Кошель П.А. История сыска России : [в 2 кн] / П.А. Кошель. – Минск : Литература, 1996. – 656 с.

20 Перегудова З.И. Политический сыск России (1880–1917) / З.И. Перегудова. – М.: РОССПЭН, 2000. – 430, [1] с.

21 Измозик В.С. Жандармы России (История политического розыска в России. XV–XX в.) / В.С. Измозик. – М.: ОЛМА-Пресс, 2002. – 640 с.

22 Колпакиди А.И. Энциклопедия секретных служб России / А.И. Колпакиди. – М.: Астрель, 2003. – 846 с.

корпуса жандармов как политической политической полиции. Исследования этих авторов отличаются новизной применяемых методик, опорой на обширный круг источников. Происходит переосмысление места и роли Отдельного корпуса жандармов в жизни общества и государства.

К публикациям этого периода относятся труды: И.Б. Линдера²³, А.Г. Чукарева²⁴, Ш.М. Нурадинова, Н.Д. Литвинова²⁵, В.В. Романова²⁶ и др.

Отдельные направления деятельности жандармских полицейских подразделений железных дорог рассматривали Д.Р. Мамлеева²⁷, В.В. Фролов²⁸, В.Д. Путятин²⁹. В.Д. Путятин выделил специфику работы жандармских полицейских подразделений железных дорог на строящихся и действовавших железных дорогах.

²³ Линдер И.Б. История специальных служб России X–XX веков / И.Б. Линдер. – М.: Рипол классик, 2004. – 733 с.

²⁴ Чукарев А.Г. Тайная полиция России, 1825–1855 гг. / А.Г. Чукарев. – М.: Кучково поле, 2005. – 701 с.

²⁵ Нурадинов Ш.М., Литвинов Н.Д. Противодействие антигосударственному террору на железных дорогах Российской империи : сборник документов и материалов / Ш.М. Нурадинов, Н.Д. Литвинов. – М.: Голос, 1999. – 144 с.

²⁶ Романов В.В. Зарождение подразделений корпуса жандармов на железных дорогах в 40–50-х гг. 19 в. / В.В. Романов // История государства и права. – 2005. – № 8. – С. 37–43.

²⁷ Мамлеева Д.Р. Меры полицейского обеспечения безопасности на транспорте (историко-правовой аспект) / Д.Р. Мамлеева // Актуальные проблемы права и государства в XXI веке. – 2015. – № 7–5. – С. 214–220.

²⁸ Фролов В.В. Тышковец Н.К. Особенности совершения краж на железных дорогах в России в конце XIX – начале XX в. / В.В. Фролов, Н.К. Тышковец // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2009. – № 2. – С. 27–31.

²⁹ 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.; Он же. Становление и развитие органов внутренних дел на транспорте в дореволюционной России (окончание) / В.Д. Путятин // Транспортное право. – 2007. – № 1. – С. 44–53.

Н.К. Тышковец³⁰, Т.М. Лаврик³¹, С.С. Гостева и В.В. Мыцыков³² делали упор на изучение конкретных вопросов деятельности жандармской железнодорожной полиции – борьбе с хищениями грузов и личной собственности на линиях железных дорог, формировании кадрового состава, надзоре за железнодорожными служащими и т.д.

Впервые жандармские полицейские отделения ЖПУ ж.д. как подразделения низшего звена становятся специальным предметом изучения у С.А. Кузнецова³³. Впервые специальным предметом изучения исследователя становятся жандармские полицейские отделения железных дорог – низшее звено жандармской железнодорожной полиции. С.А. Кузнецов рассматривал вопросы становления жандармской железнодорожной полиции в рамках нижнего Поволжья и отдельных железных дорог.

³⁰ 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.; Она же. Историко-правовой опыт деятельности железнодорожной жандармерии по борьбе с хищениями в начале XX в. / Н.К. Тышковец // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2011. – № 1. – С. 39–43.

³¹ Лаврик Т.М. Политика по формированию кадрового состава жандармерии на рубеже XIX–XX вв. / Т.М. Лаврик // Вестник Тамбовского государственного университета. – 2008. – № 8. – С. 297–300.

³² Гостева С.С., Мыцыков В.В. Жандармский полицейский надзор на железных дорогах России в начале XX в. / С.С. Гостева, В.В. Мыцыков // Берегиня-777-Сова. – 2009. – № 1. – С. 9–34.; Они же. Охрана перевозимых по железным дорогам России ценностей, почты и артельщиков (конец XIX – начало XX вв.) / С.С. Гостева, В.В. Мыцыков // Евразийский форум. – 2009. – № 1. – С. 42–50.

³³ Кузнецов С.А. Деятельность жандармских полицейских отделений по охране железных дорог нижнего Поволжья в конце XIX – начале XX вв / С.А. Кузнецов // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология. – 2009. – Т. 15. – № 12. – С. 137–141.; Он же. 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.

Наличие общих закономерностей функционирования жандармских полицейских подразделений на железных дорогах прослеживается в работах, А.В. Целуйко³⁴, Ю.В. Рыжовой³⁵, В.Е. Санина³⁶.

Внимание исследователей стали привлекать вопросы повышения образовательного и профессионального уровня кадров. Так, в работах А.И. Мурашко³⁷ раскрывается деятельность по улучшению качества

34 Целуйко А.В. К вопросу об охране правопорядка на транспортных магистралях Российской империи / А.В. Целуйко // Полицейская деятельность. – 2011. – № 2. – С. 12–14; Он же. Охрана правопорядка на железнодорожном транспорте в XIX – начале XX вв. / А.В. Целуйко // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России. – 2011. – № 1. – С. 52–54.

35 Рыжова Ю.В. Проблемы взаимодействия жандармерии с правоохранительными и другими органами дореволюционной России в обеспечении безопасности государства / Ю.В. Рыжова // Демократия и безопасность государства: правовые, исторические и социальные аспекты: сб. науч. тр. – М., 2008. – С. 186–189. Она же. Организационно-правовые основы создания транспортной полиции в Российской империи / Ю.В. Рыжова // Труды Академии управления МВД России. – 2016. – № 3. – С. 86–90., и др.

36 Санин В.Е. Жандармское полицейское управление Сибирской железной дороги в организации обеспечения порядка и законности в ходе переселенческого движения в России (1893–1914 гг.) / В.Е. Санин // Вестник Московского университета МВД России. – 2014. – № 4. – С. 106–110.; Он же. 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., и др.

37 Мурашко А.И. Первоначальная профессиональная подготовка железнодорожных жандармов Российской империи / А.И. Мурашко // Актуальные проблемы юридического образования : сб. науч. тр. – Минск. – 2016. – С. 174–176.; Он же. Особенности профессиональной подготовки чинов жандармской железнодорожной полиции Российской империи / А.И. Мурашко // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. – 2017. – №1 (8). – С. 28–34.; Он же. Антитеррористическая деятельность жандармской железнодорожной полиции Российской империи во второй половине XIX – начале XX в. / А.И. Мурашко // Научные труды Республиканского института высшей школы. – 2017. – № 17-1. – С. 294–301., и др.

подготовки железнодорожных жандармов за счет подготовки унтер-офицеров как основного звена жандармской железнодорожной полиции. Исследователи выделили этапы становления и развития жандармской полиции соответственно тому, как формировался объект правоохранительной деятельности – железнодорожный транспорт, было прослежено становление, развитие и правовой статус самой железнодорожной полиции, проанализирована работа 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.

Ценным подспорьем для исследования являются краткие очерки об истории отделов транспортной полиции Курской³⁸, Белгородской, Орловской, Воронежской и других областей³⁹. Главное их содержание составляет описание общих этапов становления транспортной полиции и складывавшиеся традиции органов МВД.

³⁸ На страже порядка: из истории органов внутренних дел Курского края / Сост. Н.А. Постников [ред. кол.: Волков А.Н. и др.]. – Курск : ФГУИПП «Курск», 2002. – 560 с.; Салтык Г.А. Полиция Курской губернии : история становления и деятельности (1864–1917) / Г.А. Салтык, Н.И. Горлова, А.А. Белобородова [и др.]. – Курск : Изд-во КГУ, 2007. – 319 с.

³⁹ На страже магистралей : Очерки истории транспортной милиции России / [под ред. В.В. Захаренкова]. – М.: ОАО "Иван Федоров", 2002. – 248 с.; Министерство внутренних дел, 1902–2002 : исторический очерк / [под ред. Р.Г. Нургалиева]. – М.: Объединенная редакция МВД России, 2004. – 648 с.; На службе отечеству : История организации и обеспечения правопорядка на транспорте / [под ред. Н.А. Овчинникова]. – Н. Новгород : ООО ИЦ "Содействие", 2008. – С. 264.; Борисов А.В., Малыгин А.Я., Мулукаев Р.С. Российская империя : История полиции / А.В. Борисов, А.Я. Малыгин, Р.С. Мулукаев. – М.: РИПОЛ классик, Де'Либри, 2014. – 608 с., и др.

Большой фактический материал содержится в работе М.А. Колодия «Летопись транспортной милиции Поволжья»⁴⁰, который важен для выявления региональной специфики в деятельности жандармской железнодорожной полиции.

О возросшем научном интересе к исследуемой проблеме свидетельствует появление кандидатских диссертаций историков, юристов. Одними из первых на современном этапе историографии стала диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук Ю.А. Реента⁴¹. Диссертации Н.В. Сениной⁴², С.А. Кузнецова⁴³, А.М. Лавреновой⁴⁴ интересны постановкой новых проблем, привлечением широкого круга архивных источников. Так, А.М. Лавренова ставит вопросы о внутриведомственном взаимодействии жандармской железнодорожной

⁴⁰ Колодий М.А. Летопись транспортной милиции Поволжья / М.А. Колодий. – Саратов : Приволжское управление внутренних дел на транспорте МВД России, 2009. – 432 с.

⁴¹ Реент Ю.А. Полицейская система Российской империи начала XX в.: 1900–1917 гг.: автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Реент, Юрий Арсенович. Моск. гос. ун-т им. М. В. Ломоносова. – М., – 2002. – 48 с.

⁴² Сенина Н.В. Отдельный Корпус жандармов в конце XIX – начале XX вв.: организация, кадры, деятельность: по материалам Тульской губернии: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Сенина, Наталия Викторовна. Тул. гос. пед. ун-т им. Л.Н. Толстого. – Тула, 2007. – 22 с.;

⁴³ Кузнецов С.А. Деятельность железнодорожной полиции России в 1867–1917 гг.: на материалах Рязано-Уральской и Юго-Восточной железных дорог.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Кузнецов, Сергей Алексеевич. Астрахан. гос. ун-т. – Астрахань, 2010. – 25 с.

⁴⁴ Лавренова А.М. Отдельный корпус жандармов и российское общество в 1880–1917 гг.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Лавренова, Анна Михайловна. Рос. гос. гуманитар. ун-т (РГГУ). – М., 2018. – 25 с.

полицейской в рамках политической полиции и межведомственном взаимодействии, например, с министерством путей сообщения.

Наиболее близко к теме исследования примыкает диссертация В.М. Горяинова⁴⁵. 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), выделил линейные (на железнодорожном транспорте) подразделения политического сыска.

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. Гончаровой⁴⁶, Д.Р. Мамлеевой⁴⁷, В.Е. Санина⁴⁸ и др.

⁴⁵ Горяинов В.М. Исторические аспекты деятельности корпуса жандармов Российской империи в XIX – начале XX веков: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Горяинов, Владимир Михайлович. Кур. гос. техн. ун-т. – Курск, 2001. – 173 с.

⁴⁶ Гончарова Ю.В. Жандармские полицейские управления железных дорог (1867–1917 гг.): автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Гончарова, Юлия Валерьевна. Академия управления МВД России. – М., 2000. – 23 с.

⁴⁷ Мамлеева Д.Р. Организационно-правовые формы деятельности транспортной полиции России в XIX веке: историко-правовое исследование: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Мамлеева, Дилара Радиковна. Рос. ун-т кооп. – М., 2010. – 24 с.

⁴⁸ Санин В.Е. Организационно-правовое обеспечение деятельности жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги (1893–1917 гг.): историко-правовой аспект : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук : 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Санин, Владислав Евгеньевич. Моск. ун-т МВД РФ им. В.Я. Кикотя. – М., 2017. – 30 с.

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. Костылева⁴⁹, О.Н. Кузнецова⁵⁰, Н.Е. Мухиной⁵¹, М.А. Шаненкова⁵², Ю.И. Гулидовой⁵³, В.Н. Тестова⁵⁴ и др. Провинциальное чиновничество в Курской губернии исследовала

49 Костылев А.О. Организационно-правовые аспекты работы с кадрами полиции и жандармерии Российской империи: 1880–1917 гг.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Костылев, Алексей Олегович. Академия управления МВД России. – М., 2000. – 20 с.

50 Кузнецов О.Н. Строительство железных дорог в Центрально-Черноземном районе и их влияние на социально-экономическое развитие региона: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Кузнецов, Олег Николаевич. Пенз. гос. пед. ун-т им. В.Г. Белинского. – Пенза, 2006. – 25 с.

51 Мухина Н.Е. История создания Юго-Восточной железной дороги и ее роль в экономическом развитии Центрального Черноземья (1865–1913): автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Мухина, Наталья Евгеньевна. Воронеж. гос. пед. ун-т. – Воронеж, 2007. – 24 с.

52 Шаненков М.А. Формирование и эксплуатация железнодорожной сети Орловской губернии во второй половине XIX – начале XX вв.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Шаненков, Максим Александрович. Кур. гос. техн. ун-т. – Курск, 2009. – 26 с.

53 Гулидова Ю.И. Становление и развитие железнодорожной отрасли в России 1836–1914 гг.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук: 08.00.01 – Экономическая теория / Гулидова, Юлия Игоревна. Рос. гос. гуманитар. ун-т (РГГУ). – М., 2011. – 20 с.

54 Тестов В.Н. Железнодорожный транспорт России в эпоху императора Александра III: автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Тестов, Виталий Николаевич. Белгород. гос. нац. исслед. ун-т. – Белгород, 2014. – 47 с.

А.А. Бутусова⁵⁵. Работы Е.А. Локтионовой⁵⁶, Н.И. Горловой⁵⁷, С.М. Главинской⁵⁸, Е.И. Степановой⁵⁹ 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. Салтык⁶⁰. Работы этого автора ценны тем, что рассматривая правоохранительную сферу в границах Курской губернии, автор поднимает и такие специфические вопросы, как обеспечение чинами общей полиции проезда поездов «чрезвычайной важности» через

⁵⁵ Бутусова А.А. Провинциальное чиновничество России в 1861–1917 гг.: на примере Курской губернии: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Бутусова, Анна Александровна. Кур. гос. ун-т. – Курск, 2006. – 26 с.

⁵⁶ Локтионова Е.А. Становление и развитие пенитенциарной системы в Курской губернии во второй половине XIX – начале XX веков: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Локтионова, Елена Александровна. Кур. гос. ун-т. – Курск, 2004. – 25 с.

⁵⁷ Горлова Н.И. Полиция российской провинции в XIX веке (на примере Курской губернии): автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Горлова, Наталья Ивановна. Кур. гос. ун-т. – Курск, 2005. – 26 с.

⁵⁸ Главинская С.Н. Организация деятельности полиции Черноземного центра России в 1901–1917 гг.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Главинская, Светлана Николаевна. Кур. гос. ун-т. – Курск, 2006. – 26 с.

⁵⁹ Степанова Е.И. Эволюция деятельности уездной полиции Курской губернии во второй половине XIX – начале XX вв.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Степанова, Елена Ивановна. Кур. гос. ун-т. – Курск, 2012. – 25 с.

⁶⁰ Салтык Г.А. Политический сыск в Курской губернии в начале XX в. / Г.А. Салтык // История, теория, практика российского права. – 2019. – № 12. – С. 75 – 85.

Курскую губернию⁶¹. По сути, Г.А. Салтык создала научное направление по изучению деятельности правоохранительных структур на территории Курской губернии.

Немногочисленная иностранная научная литература представлена работами J.W. Daly⁶², Ch.Ruud⁶³, J. Schneiderman⁶⁴, N. Weiss-man⁶⁵. Данные работы рассматривают политическую ситуацию в дореволюционной России, взаимоотношения между правоохранительными органами и революционными организациями, взаимоотношения, характерные и для Центрального Черноземья. Внимание авторов привлекают вопросы места и роли личностей в истории: А.А. Лопухина, С.В. Зубатова и т.д.

Анализ публикаций по темам, смежным с диссертацией, показывает, что многие проблемы ставились и решались в рамках организационно-правовых основ функционирования органов политического сыска, Отдельного корпуса жандармов, Жандармских полицейских управлений железных дорог в рамках Российской империи или отдельных железнодорожных магистралей. Вместе с тем, деятельность жандармской

61 Салтык Г.А. Как курская полиция обеспечивала проезд поезда «чрезвычайной важности» / Г.А. Салтык // Курский край. Научно-исторический журнал. – 2003. – № 16–17 (48–49). – С. 36–39; Она же. В борьбе за сохранение «благочиния, добронравия и правопорядка»: из истории провинциальной полиции / Г.А. Салтык // История государства и права. – 2009. – № 18. – С. 20–22; Она же. Полиция Курской губернии на страже безопасности и порядка: XIX – начало XX века / Г.А. Салтык // История, теория, практика российского права. – 2018. – № 11. – С. 105 – 114.;

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

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

64 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.

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

железнодорожной полиции непосредственно в границах Курской губернии ранее не становилась предметом специального научного исследования.

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 с расширением круга научных проблем, источников и методологии их изучения.

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 подразделений 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 отделений ЖПУ ж.д.;

– определить роль жандармских полицейских отделений железных дорог ЖПУ ж.д. в обеспечении безопасности высших лиц государства при их поездках с использованием железнодорожного транспорта;

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

– установить соотношение основных направлений деятельности жандармских полицейских отделений 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 (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).

Большинство документов вводится в научный оборот впервые. Основным источником исследования послужила делопроизводственная документация ГАРФ: приказы, рапорты, распоряжения. Фонды ГАРФ весьма информативны и 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), Харьковско-Царицынского и Харьковского Жандармских полицейских управлений железных дорог, участки обслуживания которых проходили по территории Курской губернии, в части внутренней организации службы,

подготовки и воспитании личного состава, реализации специальных и общеполицейских функций. Фонд ГАРФ 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 был обнаружен документ, относящийся к деятельности Основского отделения Кремчугского ЖПУ ж.д.⁶⁶, 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. В фонде 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. Это позволило на примере Курского жандармского полицейского отделения ЖПУ ж.д. сделать вывод о фактических направлениях деятельности низшего звена жандармской железнодорожной полиции.

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 были использованы в связи с тем, что жандармские полицейские отделения обслуживали линии железных дорог, заходившие на территории смежных губерний.

По теме исследования использована мемуарная литература. Воспоминания таких высокопоставленных генералов и чиновников, как

⁶⁶ ЦГАМ. Ф. 4888. Оп. 5. Д. 624. Л. 132.

начальника императорской дворцовой охраны генерал-майора Отдельного корпуса жандармов А.И. Спиридовича⁶⁷, директора Департамента полиции А.А. Лопухина⁶⁸, начальника Киевского Губернского жандармского управления генерала В.Д. Новицкого⁶⁹, начальника Московского охранного отделения, а впоследствии – главы Особого отдела Департамента полиции С.В. Зубатова⁷⁰, командира Отдельного корпуса жандармов, генерал-лейтенанта П.Г. Курлова⁷¹ 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 они написаны человеком, перешедшим в оппозицию по отношению к правительству, 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 II⁷², так как содержат

67 Спиридович А.И. Записки жандарма / А.И. Спиридович. – М.: Фонд творч. инициатив, 1991. – 263, [1] с.

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

69 Новицкий В.Д. Из воспоминаний жандарма / В.Д. Новицкий. – Л.: Прибой, 1929. – 288 с.

70 Зубатов С.В. Зубатовщина / С.В. Зубатов // Былое. – СПб., – 1917. – №4. – С. 157–178.

71 Курлов П.Г. Конец русского царизма : Воспоминания бывшего командира Корпуса жандармов / П.Г. Курлов. – М.: Гос. изд-во, – 1923. – 296 с.

72 Дневники императора Николая II. 1894–1918 / [под. ред. С.В. Мироненко]. – М.: РОССПЭН, 2013. – Т.2, – Ч.2, – 784 с.

фрагментарные сведения о событиях, происходивших на железных дорогах страны.

Наравне с архивными материалами значительный интерес по теме диссертации 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...»⁷³. 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-офицерами⁷⁴. Также следует упомянуть труды С.В. Савицкого⁷⁵, Н.Г. Волкова⁷⁶. Названные сборники систематизировали

⁷³ 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 / В.П. Мордухай-Болтовский. – 2-е изд. – СПб., 1875. – 295 с.

⁷⁴ Петров. 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. – СПб : Русская Скоропечатня (П.С. Нахимова), 1878. – 170 с.

⁷⁵ Савицкий С.В. Систематический сборник циркуляров Департамента полиции и Штаба Отдельного корпуса жандармов, относящихся к обязанностям чинов Корпуса по производству дознаний / Сост. С.В. Савицкий. – СПб.: тип. Штаба Отд. корп. жанд., 1908. – 308 с.

⁷⁶ 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. – М.: кн. маг. И.К. Голубева п/ф "Правоведение", 1910. – 848 с.

предписания и правовые установления, регламентировавшие отношения в обществе, соблюдение которых были призваны обеспечивать жандармские полицейские подразделения железных дорог. Систематический сборник Н.Л. Брюля⁷⁷ обобщил перечень нормативных актов, действовавших на российских железных дорогах.

2) Документы, распоряжения, инструкции внутриведомственного характера: «Правила ведения хозяйства в частях и управлениях Отдельного корпуса жандармов»⁷⁸, «Правила приема офицеров в Отдельный корпус жандармов»⁷⁹. Особо следует отметить справочные книги, адресованные чинам Отдельного корпуса жандармов А.А. Попова⁸⁰, старшего адъютанта Отдельного корпуса жандармов полковника С.И. Федорова⁸¹. Эти издания служили отличным служебным подспорьем для всех жандармских полицейских управлений железных дорог при исполнении ими служебных обязанностей. С 1908 начинают выходить справочники для практического использования чинами жандармской железнодорожной полиции содержавшие в себе сведения об организации службы в ведомстве, приказы, циркуляры, указания внутриведомственного характера. К таковым, в первую очередь следует отнести справочники Л.А. Тимофеева, создавшего

⁷⁷ 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.

⁷⁸ Залесский И.П. Правила ведения хозяйства в частях и управлениях / Сост. И.П. Залесский. – СПб : Типография Штаба Отдельного Корпуса Жандармов, 1910. – 288 с.

⁷⁹ Козьмин К. Правила для приема офицеров в отдельный корпус жандармов / К. Козьмин. – Казань : Типография П.И. Кидалинского, 1899. – 16 с.

⁸⁰ Попов А.А. Руководство для чинов Корпуса жандармов при производстве следствий и дознаний / А.А. Попов. – СПб.: тип. Месника и Римана, 1885. – 227 с.

⁸¹ 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.

Справочную книгу для чинов Жандармских полицейских управлений железных дорог⁸², отражавшую различные направления деятельности: «по судебным делам»⁸³, «перевозкам военного времени»⁸⁴, «на строящихся дорогах»⁸⁵, «охрана императорских поездов»⁸⁶ и т.д.

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

3) Материалы, касающиеся объектов оперативного обслуживания жандармских полицейских подразделений – железной дороги: проекты сооружения железных дорог на территории Курской губернии⁸⁷, путеводители по железным дорогам: Москвско-Курской⁸⁸, Курско-Харьково-

⁸² 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.

⁸³ Он же. Справочная книжка для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог : По жандармско-полицейской части : Обязанности по судебным делам / Л.А. Тимофеев. – СПб.: Тип. Шт. Отд. корп. жандармов, 1908. – 549 с.

⁸⁴ Он же. Справочная книжка для чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог : Жандармские обязанности по отношению к воинским чинам и перевозкам военного времени / Л.А. Тимофеев. – СПб.: Тип. Шт. Отд. корп. жандармов, 1908. – 201 с.

⁸⁵ Он же. Справочная книжка для чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог : Жандармские обязанности на строящихся железных дорогах / Л.А. Тимофеев. – СПб.: Тип. Шт. Отд. корп. жандармов, 1908. – 56 с.

⁸⁶ Он же. Справочная книга для чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог : Охрана императорских поездов / Л.А. Тимофеев. – СПб.: Тип. Шт. Отд. корп. жандармов, 1908. – 95 с.

⁸⁷ Записка к проекту сооружения железной дороги от г. Белгорода до г. Сумы. – СПб.: Типо-Литография, 1897. – 99 с.; Пояснительная записка к проекту станции Готня. – Харьков : Типография "Печатное Дело", 1911. – 5 с.

⁸⁸ Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. – М.: Типо-литография товарищества И.Н. Кушнерев и К°, 1905. – 408 с.

Севастопольской⁸⁹ и др.; статистические данные о работе железных дорог⁹⁰, «Правила приема железнодорожных агентов на службу»⁹¹, доклады специально создаваемых комиссий по обследованию состояния железных дорог и железнодорожного дела⁹²; документы, описывавшие состояние Курской губернии в начале XX в.⁹³.

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, памятные книжки командира Отдельного корпуса жандармов⁹⁴, помощника начальника штаба Отдельного корпуса жандармов⁹⁵. Эти издания позволили воссоздать хронологию образования и реорганизации подразделений в

⁸⁹ Иллюстрированный спутник по Курско-Харьково-Севастопольской железной дороге : Описание дороги и ее окрестностей. – Харьков : Упр. Курско-Харьково-Севастоп. ж. д., 1902. – 274 с.

⁹⁰ 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.

⁹¹ Правила определения на службу железнодорожных агентов на дорогах в районе Харьковского Жандармского Полицейского Управления железных дорог. – Харьков : Товарищество "Печатня С.П. Яковлева", 1889. – 6 с.

⁹² 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. – СПб., [б.и.], 1885. – 28 с.; Доклады Подкомиссий по обследованию железных дорог на местах : Доклад № 23 : Московско-Киево-Воронежская ж.д. – СПб.: Тип. Т-ва п. ф. "Элкетро-Типография Н.Я. Стойковой", 1913. – 142 с.

⁹³ Кулегаев И. Краткое описание Курской губернии с приложением упрощенной карты Курской губернии / И. Кулегаев. – Харьков : Типография Г.Б. Молчадсаго, 1903. – 57 с.

⁹⁴ Книжка (Памятная) командира Отдельного корпуса жандармов. – СПб.: [б.и.], 1898. – 935 с.

⁹⁵ Памятная книжка помощника начальника штаба Отдельного корпуса жандармов. [Б.и.], [б.г.]. – 935 с.

границах Курской губернии, определить количественный состав жандармских полицейских отделений железных дорог, их место в общей структуре ЖПУ ж.д.⁹⁶ В этом ряду источников справочную информацию содержат: Большая Курская Энциклопедия⁹⁷, Краткий словарь государственной службы России Д.В. Ливенцева⁹⁸, словарь русского языка С.И. Ожегова⁹⁹, историческая хроника «Память белогорья» Б.И. Осыкова¹⁰⁰, «Курский район: прошлое и настоящее» Г.А. Салтык¹⁰¹. Зарубежная справочная литература представлена работами D. Lieven¹⁰², N. Schleifman¹⁰³, F. Zukerman¹⁰⁴, которые характеризуют русских императоров: Александра II, Александра III, Николая II с позиций иностранных наблюдателей, приводят

⁹⁶ 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 Отд. Корп. Жанд., 1915. – 815 с.

⁹⁷ Большая Курская Энциклопедия : Персоналии. – Курск : Курский гос. ун-т, 2004. – Т. 1. – 415 с.; Большая Курская Энциклопедия : Общественная история. – Курск : Курский гос. ун-т, 2010. – 419 с.

⁹⁸ Ливенцев Д.В. Краткий словарь государственной службы России / Д.В. Ливенцев. – Изд. 3-е, доп. – Воронеж : ВГПУ, 2014. – 161, [1] с.

⁹⁹ Ожегов С.И. Словарь русского языка / С.И. Ожегов. – М.: Оникс 21 век : Мир и Образование, 2005. – 896 с.

¹⁰⁰ Осыков Б.И. Память Белогорья : историческая хроника / Б.И. Осыков. – Белгород : Константа, 2016. – 488 с.

¹⁰¹ Салтык Г.А. Курский район: прошлое и настоящее / Г.А. Салтык, В.М. Приходько, И.П. Салтык. – Курск : Призма, 2018. – 296 с.

¹⁰² Lieven D. The Security Police, Civil Rights, and the Fate of the Russian Empire, 1855–1917 / D. Lieven. // Civil Rights in Imperial Russia. – Oxford, 1989. – P. 235–263.

¹⁰³ Schleifman N. Undercover Agents in the Russian Revolutionary Movement : The SR Party. By Nurit Schleifman / N. Schleifman. – New York : St. Martin's Press, 1988. – 222 pp.

¹⁰⁴ Zukerman F. The Tsarist Secret Police in Russian Society, 1880–1917 / F. Zukerman. – New York, 1996. – 368 pp.

данные о этапах становления и развития политической полиции в Российской империи, сведения о революционных партиях и движения второй половины XIX – начала XX вв.

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

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 работе железнодорожных жандармов, определить характерные черты их реализации. На основе анализа событий и 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, возможность и пределы использования исторического опыта в современных условиях.

Приведен целый ряд неизвестных и малоизвестных фактов из истории Курской губернии, в том числе и жандармской железнодорожной полиции. 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: из 15 уездных центров Курской губернии 11 имели железнодорожное сообщение, что приводило к росту местного населения за счет рабочего класса, железнодорожной технической интеллигенции, увеличению миграционных потоков, росту маргинальных слоев в отдаленных местностях губернии, по которым прокладывались пути.

3. Проанализированы темпы и особенности складывания системы жандармских полицейских подразделений на линиях железных дорог 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. Все отделения, находившиеся на территории Курской губернии имели 20 наименований, а управления – 6.

4. Доказано, границы участков обслуживания жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д. определялись с учетом линейного характера объекта оперативного обслуживания – железнодорожного транспорта, что позволяло жандармским полицейским подразделениям действовать за пределами административной единицы, реализовывать горизонтальные связи, в том числе в рамках межведомственного взаимодействия.

5. Раскрыта проблема профессиональной подготовки унтер-офицеров жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д. – основного кадрового звена, от которого на линиях железных дорог в Курской губернии зависел

общественный порядок, общественная безопасность и эффективность взаимодействия всех заинтересованных служб и ведомств.

6. Охарактеризована как самодостаточная и высокоорганизованная правоохранительная система совокупность жандармских полицейских отделений железных дорог ЖПУ ж.д., выполнявших на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX вв. функции по охране общественного порядка и обеспечению безопасности на объектах железнодорожного транспорта.

7. Рассмотрены специальные функции жандармских полицейских отделений железных дорог ЖПУ ж.д., к числу которых относились координационные мероприятия по обеспечению безопасности в 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. Подчеркнуты место и роль жандармских полицейских подразделений железных дорог в решении экономических, социальных проблем губернии и Центрально-Черноземного региона в целом: вопросы обеспечения общеполицейских обязанностей преобладали в общей структуре задач, стоявших перед ведомством.

Теоретическая значимость работы. Рассмотрены этапы становления, развития правоохранительных органов на железнодорожном транспорте в Курской губернии во второй половине XIX – начале XX вв. Дана оценка ключевым детерминантам успешной подготовки кадров низового звена, внутренней организации службы, реализации специальных и общеполицейских функций.

Практическая значимость 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.

Глава 1. Становление и развитие правоохранительных органов на железнодорожном транспорте в Курской губернии.

1.1. Формирование железнодорожной сети как объекта правоохранительной деятельности.

К середине XIX в. Россия столкнулась с объективной необходимостью модернизации всех сторон жизни, что было связано с формированием рынка капитала и рабочей силы после отмены крепостного права. В правительственных кругах и общественном сознании строительство железных дорог рассматривалось как ключевая задача. Патриархальный характер социально-экономического развития региона, неразвитость рыночных отношений, остатки крепостничества выступали тормозом развития страны в целом и отдельно взятой губернии. Переломный момент в истории России коснулся и Курской губернии.

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 Орлом¹⁰⁵. В связи с тем, что первые железные дороги в России строились главным образом исходя из стратегических соображений¹⁰⁶, решение было принято в пользу Курска. Железнодорожный транспорт, в свою очередь, становился катализатором и индикатором изменений в социально-экономическом развитии Курской губернии. Транспортная система региона стала развиваться

¹⁰⁵ Танков А. Из прошлого МКВж.д. / А. Танков // Вестник Московско-Киево-Воронежской железной дороги. – 1926. – №4. – С. 5.

¹⁰⁶ Южной 100 лет / Ангелейко В.И., Вавуля А.С., Шишшов И.Т. и др. – Харьков : Прапор, 1969. – С. 5.

быстрыми темпами начиная с 60-х годов XIX столетия. Императором Александром II для оценки целесообразности вариантов строительства была создана особая комиссия по рассмотрению отчета главноуправляющего путями сообщения П.П. Мельникова, который склонялся к казенному способу строительства и эксплуатации железных дорог. Необходимость строительства железных дорог была обусловлена, прежде всего, целями обеспечения безопасности государства, развития торговли и промышленности, распространения народного просвещения.

Строительство железнодорожных путей на территории Курской губернии шло поэтапно разными темпами и в условиях различных форм собственности. Высочайшее повеление от 8 июля 1865 г. положило начало строительству первой железнодорожной линии на территории Курской губернии, которая соединила Курск с Орлом и линией Орел – Москва¹⁰⁷.

Московско-Курская железная дорога стала частью сети русских железных дорог уже в 1866 г., когда железнодорожная сеть только зарождалась. На участке от Курска в направлении Орла и Москвы расположились станции: Курск (Ямской), Букрьевка, Коренная Пустынь, Золотухино, Возы, Поньры¹⁰⁸. (См.: Таблица № 1)

Таблица № 1

Направление железнодорожной линии от Курска до Орла

| № п/п | Станция. верста от Курска | Верст. от Кур., (Льго ва) | Линия | Железная дорога | Год ввода в эксплуатацию |
|-------|---------------------------|---------------------------|--------------|-------------------|--------------------------|
| 1 | Курск на 503 версте | 0 | Курск – Орел | Московско-Курская | 1868 |
| 2 | Букрьевка на 492 версте | 11 | | | |
| 3 | Коренная Пустынь на 480 | 23 | | | |
| 4 | Золотухино на 466 версте | 37 | | | |
| 5 | Возы на 453 версте | 50 | | | |
| 6 | Поньры на 439 версте | 64 | | | |

¹⁰⁷ Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. – М.: Типо-литография товарищества И.Н. Кушнерев и К^о, 1905. – С. 8.

¹⁰⁸ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 2.

Архивные материалы свидетельствуют о том, что 9 февраля 1867 г. на территории Курской губернии было высочайше утверждено направление Курско-Киевской железной дороги¹⁰⁹, движение по которой от ст. Курск до ст. Ворожба было открыто 14 ноября 1868 г. На этом участке Курска в направлении Киева располагались станции: Рышково, Дьяконово, Лукашевка, Льгов, Артаково, Колонтаевка, Коренево, Глушково, Путивль, Грузское¹¹⁰. (См.: Таблица № 2)

Таблица № 2

Направление железнодорожной линии от Курска до Киева

| № п/п | Станция. верста от Киева | Верст. от Курска | Линия | Железная дорога | Год ввода в эксплуатацию |
|-------|--|------------------|------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| 1 | Граница Черниговской (Конотопский уезд) и Курской (Путивльский уезд) губерний (на 211 версте от Киева) | 229 | Киев – Курск – Воронеж | Московско-Киево-Воронежская | 1868 |
| 2 | Грузское на 228 версте от Киева | 212 | | | |
| 3 | Путивль на 248 версте от Киева | 192 | | | |
| 4 | Граница Курской (Путивльский уезд) и Харьковской (Сумской уезд) губерний (на 267 версте от Киева) | 173 | | | |
| 5 | Граница Харьковской (Сумской уезд) и Курской (Рыльский уезд) губерний (на 292 версте от Киева) | 148 | | | |
| 6 | Глушково (на 310 версте от Киева) | 130 | | | |
| 7 | Коренево (на 329 версте от Киева) | 111 | | | |
| 8 | Колонтаевка (на 353 версте от Киева) | 87 | | | |
| 9 | Артаково (на 362 версте от Киева) | 78 | | | |
| 10 | Льгов (на 366 версте от Киева) | 74 | | | |
| 11 | Лукашевка (на 390 версте от Киева) | 50 | | | |
| 12 | Дьяконово (на 415 версте от Киева) | 25 | | | |
| 13 | Рышково (на 427 версте от Киева) | 13 | | | |

1 марта 1868 г. император Александр II издал Указ о строительстве Курско-Харьково-Азовской железной дороги. Первый поезд из Курска в Белгород прибыл 13 апреля 1869 г., а 6 июля 1869 года было открыто

¹⁰⁹ РГИА. Ф. 350. Оп. 28. Д. 1. Лл. 2–3.

¹¹⁰ Там же. Д. 2. Л. 1.

движение через Белгород по линии Курск-Харьков¹¹¹. На линии от Курска до Харькова находились следующие станции: Полевая, Солнцево, Марьино (с 1898 – Клейнмихелево, с 1915 – Ржава), Прохоровка, Кустарная, Беломестная, Белгород, Веселая Лопань¹¹². (См.: Таблица № 3)

Таблица № 3

Направление железнодорожной линии от Курска до Харькова

| № п/п | Станция. верста от Киева | Верст. от Кур., (Льго ва) | Линия | Железная дорога | Год ввода в эксплуатацию |
|-------|--|---------------------------|-----------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | Курск (КХА) | 0 | Курск – Харьков | Курско-Харьково-Азовская | 1869 |
| 2 | Разъезд № 1 | 12 | | | |
| 3 | Полевая (4 кл) | 25 | | | |
| 4 | Граница Курского и Тимского уезда Курской губернии | 37 | | | |
| 5 | Разъезд № 2 | 40 | | | |
| 6 | Солнцево | 51 | | | |
| 7 | Разъезд № 3 | 61 | | | |
| 8 | Граница Тимского и Обоянского уездов | 62 | | | |
| 9 | Марьино (2 класса) | 72 | | | |
| 10 | Разъезд № 4 | 86 | | | |
| 11 | Прохоровка | 96 | | | |
| 12 | Граница Обоянского и Корочанского уездов Курской губернии | 97 | | | |
| 13 | Кустарная (4 кл.) | 122 | | | |
| 14 | Граница Корочанского и Белгородского уездов | 125 | | | |
| 15 | Беломестная | 140 | | | |
| 16 | Белгород | 150 | | | |
| 17 | Веселая Лопань | 168 | | | |
| 18 | граница Белгородского уезда Курской губернии с Харьковским уездом Харьковской губернии | 186 | | | |

¹¹¹ Кузнецов Н.В. Путешествие в прошлое : 145 лет железнодорожному сообщению Курск-Белгород-Харьков / Н.В. Кузнецов. – Воронеж : Отдел обработки научно-технической информации Юго-Восточного центра научно-технической информации и библиотек Юго-Восточной ж.д. – филиала ОАО «РЖД», 2015. – С. 1-4.

¹¹² Расписание наряда войсковой охраны Московско-Киевского ЖПУ ж.д. – СПб.: Типография ОКЖ, – 1915. – 302 с.

От Курска до Белгорода станция Клейнмихелево была наиболее крупной, где пассажирские поезда стояли несколько дольше, а на станции имелся буфет с горячей едой¹¹³.

Курско-Харьково-Азовская железная дорога стала первой дорогой, которая связала Центральные промышленные районы России с Донбассом и послужила развитию Донецкой каменноугольной промышленности¹¹⁴. Курско-Харьково-Азовская железная дорога строилась за счет средств частного капитала, в эксплуатацию была сдана недостроенной, имела ряд недостатков: опасную кривизну и уклоны, временные мосты, существенное ограничение скорости движения¹¹⁵ и т.д. В 1891 г. Курско-Харьково-Азовская железная дорога стала государственной, в 1895 г. получила наименование Курско-Харьково-Севастопольской. В 1907 г. участок от Курск до Харькова стал относиться к Южным железным дорогам.

Строительство линии Курск-Воронеж было начато в 1891 г. на основании Высочайшего указа от 15 июня 1891 г. по распоряжению правления Курско-Киевской железной дороги¹¹⁶. 20 апреля 1892 г. на шестой версте намеченной Курско-Воронежской линии проходили символические торжества с участием курского губернатора, посвященные началу железнодорожного строительства. К работам по сооружению линии было привлечено 2000 рабочих из местных крестьян. Начальник работ поднимал тост за губернатора, «приложившего усилия к том, чтобы нуждающиеся население могло получить возможно больший заработок на строящейся

¹¹³ Иллюстрированный спутник по Курско-Харьково-Севастопольской железной дороге : Описание дороги и ее окрестностей. – Харьков : Упр. Курско-Харьково-Севастоп. ж. д., 1902. – С. 33.

¹¹⁴ Кузнецов Н.В. Указ. Соч. – С. 1.

¹¹⁵ Абдрахманов А.И. Проблема хищений на железнодорожном транспорте Российской империи периода империализма (конец XIX – начало XX вв) / А.И. Абдрахманов // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации. – 2014. – №2. – С. 90.

¹¹⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 3. Д. 2194. Лл. 2–2об.

линии»¹¹⁷. Строительство было завершено в 1893 г. Вся дорога от Киева до Воронежа через Курск, ранее называвшаяся Курско-Киевская ж.д., после ввода в эксплуатацию участка до Воронежа получила название Киево-Воронежской. В восточном направлении от Курска располагались следующие станции (разъезды): Ноздрачево, Отрешково, Мелехино, Охочевка, Щигры, Удобрительная, Гловинка, Черемисиново, Расховец, Мармыжи, Кшень, Нижнеграйворонка, Лачиново¹¹⁸. (См.: Таблица № 4)

Таблица № 4

Направление железнодорожной линии от Курска до Воронежа

| № п/п | Станция. верста от Киева | Верст. от Кур., (Льго ва) | Линия | Железная дорога | Год ввода в эксплуатацию |
|-------|---|---------------------------|------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| 1 | Курск (МКВжд) (на 440 версте от Киева) | 0 | Киев – Курск – Воронеж | Московско-Киево-Воронежская | 1893 |
| 2 | Разъезд № 1 (на 449 версте от Киева) | 9 | | | |
| 3 | Отрешково (на 462 версте от Киева) | 22 | | | |
| 4 | Разъезд № 2 (на 474 версте от Киева) | 34 | | | |
| 5 | Ст. Охочевка (на 484 версте от Киева) | 44 | | | |
| 6 | 495 верста. Граница Рышковского и Мармыжского отделений | 55 | | | |
| 7 | 496 верста. Граница Рышковского и Мармыжского отделений | 56 | | | |
| 8 | Щигры (на 497 версте от Киева) | 57 | | | |
| 9 | Разъезд № 3 (на 511 версте от Киева) | | | | |
| 10 | Черемисиново (на 521 версте от Киева) | 86 | | | |
| 11 | Разъезд № 4 (на 532 версте от Киева) | 92 | | | |
| 12 | Мармыжи (на 541 версте от Киева) | 101 | | | |
| 13 | Кшень (на 553 версте от Киева) | 113 | | | |
| 14 | 558 Верста | 118 | | | |
| 15 | Разъезд № 5 на 562 версте | 122 | | | |
| 16 | ст. Лачиново на 570 версте (от Киева) | 130 | | | |

¹¹⁷ Железнодорожное торжество // Курские губернские ведомости. – 1892. – 22 апреля. – Ст. 137.

¹¹⁸ Расписание наряда войсковой охраны Московско-Киевского ЖПУ ж.д. – СПб.: Типография ОКЖ, 1915. – С. 48–56.

Пассажирское и товарное движение по Курско-Воронежскому участку Киево-Воронежской ж.д. от ст. Курск до ст. Кшень было открыто 2 января 1894 г., о чем докладывал рапортом в Штаб отдельного корпуса жандармов начальник Орловского ЖПУ ж.д. полковник Красовский¹¹⁹. В 1895 г. Киево-Воронежская ж.д. была переименована в Московско-Киево-Воронежскую.

Прежде чем приступить к строительству, требовалось произвести отчуждение земель под железные дороги. Под отчуждением земель подразумевалось их использование для устройства полотна линий железных дорог в один или два пути со всеми необходимыми для удовлетворения техническим условиям принадлежностям дорог. На линиях, где имелись значительные материальные ценности, например, жилые дома и постройки, разрешалось в порядке исключения, ограничивать ширину полосы отчуждения 6 саженьми с каждой стороны (12,8 метров). Для оборудования железнодорожных станций и разъездов полосой отчуждения считался участок земли, необходимый для постройки всех необходимых зданий, сооружений и железнодорожных путей, в том числе, и с расчетом на последующее их расширение. Если на станции планировалось создание депо и мастерских, то полоса отчуждения расширялась с учетом этих потребностей¹²⁰. Вопросы отчуждения были связаны с нарушением привычного уклада жизни многих семей, поэтому неудивительно, что эти процессы часто приводили к конфликтным ситуациям, требовавших немедленного и квалифицированного разрешения¹²¹. Земельные споры по поводу полосы отчуждения под железные дороги, приток чуждого населения, в том числе криминальной направленности, кражи, разбои, грабежи, коррупционные проявления, травмирования людей и сельскохозяйственных

¹¹⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 3. Д. 2194. Л. 36.

¹²⁰ Технические условия сооружения Мармыжи-Ливенского участка Московско-Киево-Воронежской железной дороги и на перестройку Ливенской узкоколейной дороги в ширококолейную. – М.: Высочайше утв. Т-во Скор. А.А. Левенсон, 1896. – С. 7.

¹²¹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 2870. Лл. 9–20 об.

животных, пожары и иные специфические факторы, сопряженные с массовым строительством и последующей эксплуатацией железных дорог стали новыми условиями, которые требовали соответствующих административно-правовых мер.

Таким образом, 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. С учетом рыночной конъюнктуры и государственной политики в 60–70-е гг. в строительстве и эксплуатации железных дорог преобладал частный капитал, в 80-е годы государственная политика была направлена на огосударствление железных дорог путем выкупа дорог в казну. На территории Курской губернии до 1918 г. оставались две частные дороги – Московско-Киево-Воронежская и Юго-Восточные. К лету 1914 г. по территории Курской губернии, по свидетельству А.Ю. Золотухина, В.В. Коровина и др. «проходили линии 5 железных дорог, общая длина которых составляла 1304 версты»¹²², что составляло 1395 километров. Самые крупные участки железных дорог относились к Московско-Киево-Воронежской железной дороге, управление которой с 1895 г. находилось в Курске. В пределах Курской губернии длина железнодорожных линий этой дороги составляла 564 верст.

Московско-Курская дорога проходила по густонаселенным районам и занимала лидирующие позиции среди других дорог по таким показателям, как объем перевозок (пассажирских и грузовых) и размер доходности. Южные дороги в границах Курской губернии (от ст. Роговое до ст. Слоновка) насчитывали 363 верст; Северо-Донецкая – 127 верст; Юго-Восточные – 190

¹²² Последняя война императорской России и Курская губерния: социально-экономические процессы в провинции / А.Ю. Золотухин [и др.]. – Курск : Юго-Зап. гос. ун-т., 2014. – С. 26.

верст; Московско-Курская – 71 верст¹²³. Общий годовой оборот через грузовые железнодорожные станции на территории Курской губернии в начале XX в. составил 70 млн. пудов различных товаров¹²⁴. Востребованность Московско-Киево-Воронежской железной дороги была выше, чем ее пропускная способность, что приводило к затовариванию на станциях.

Белгород был расположен на одной из главных магистралей страны, являлся крупной станцией на Курско-Харьково-Азовской железной дороге. За 1880 г. через станцию Белгород прошло более 12 миллионов пудов грузов (в том числе 4 миллиона пудов донецкого каменного угля)¹²⁵. В 1913 г. – 21,5 миллионов пудов, было продано 370 тысяч пассажирских билетов¹²⁶. В 1899 г. паровозный парк депо станции Белгород составлял 67 паровозов¹²⁷, в 1904 г. – 113 паровозов, пробег которых составил 3 556 тысяч верст. На Белгородском узле трудилось около 1000 железнодорожников. В начале XX в. через станцию проходило от 15 до 18 поездов сутки. На участке Белгород-Купянск имела своя крупная погрузка, особенно в периоды свекольной кампании, когда достигал своего максимума обмен с Белгород-Сумской железной дорогой. На ст. Белгород в 1907 году отправлено 3 995 389 пудов грузов, прибыло – 5 823 461; воинских поездов проследовало 10 523;

¹²³ Последняя война императорской России и Курская губерния: социально-экономические процессы в провинции / А.Ю. Золотухин [и др.]. – Курск : Юго-Зап. гос. ун-т., 2014. – С. 53.

¹²⁴ Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. – М.: Типо-литография товарищества И.Н. Кушнерев и К°, 1905. – С. 329.

¹²⁵ Крупеников А.Н., Осыков Б.И. Историческая хроника Белгорода / А.Н. Крупеников, Б.И. Осыков. – Белгород : Константа, 2007. – С. 69.

¹²⁶ Осыков Б.И. Память Белогорья... Указ. соч. – С. 141.

¹²⁷ Там же. – С. 118.

пассажирских поездов отправлено 10 534, прибыло – 10 539; товарных вагонов отправлено 486 076, прибыло – 486 128¹²⁸.

Таким образом, к началу XX в. Курская губерния располагал обширной железнодорожной сетью. (См.: Таблица № 5)

Таблица № 5

Железнодорожные станции на территории Курской губернии

| № п/п | Станция. верста от Киева | Верст. от Кур., (Льгова, Мармж.) | Линия | Железная дорога | Год ввода в эксплуатацию |
|-------|--|----------------------------------|---|-----------------------------|--------------------------|
| 1 | Коренево (на узкой колее Рыльской ветви) | 1 | Рыльская ветвь узкой колее | Московско-Киево-Воронежская | 1893 |
| 2 | Рыльск | 22 | | | |
| 3 | Коренево на узкой колее Суджанской ветви | 1 | Суджанская ветвь узкой колее | Московско-Киево-Воронежская | 1893 |
| 4 | Снагость | 16 | | | |
| 5 | Суджа (узкоколейная) | 38 | | | |
| 6 | Охочевка | 1 | Колпнянская ветвь узкой колее от ст. Охочевка до ст. Колпна | Московско-Киево-Воронежская | 1893 |
| 7 | Теребуж | 19 | | | |
| 8 | Косоржа | 29 | | | |
| 9 | Дерюгино на 475 версте | 72 | Навля – Льгов | Московско-Киево-Воронежская | 1897 |
| 10 | Арбузово на 499 версте | 48 | | | |
| 11 | Шерекино на 544 версте (г. Льгов) | 3 | | | |
| 12 | 547 верста (г. Льгов) | 0 | | | |
| 13 | Теткина | 15 | Ворожба – Х. Михайловский (узкоколейка) | Московско-Киево-Воронежская | 1897 |
| 14 | Марковка | 32 | | | |
| 15 | Крупец | 46 | | | |
| 16 | Старый Оскол | - | Елец – Валуйки | Юго-Восточные ж.д. | 1897 |
| 17 | Котел | - | | | |
| 18 | Чернянка | - | | | |
| 19 | Новый Оскол | - | | | |
| 20 | Мармыжи | 1 | Мармыжи – Ливны-Верховье | Мармыжи-Ливны | 1898 |
| 21 | Рогозинская | 19 | | | |
| 22 | Льгов (СД) | 0 | | | |

¹²⁸ Материалы по обследованию железных дорог : Южные железные дороги : Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. – СПб.: Тип. Т-ва п. ф. "Электро-Типография Н.Я. Стойковой", 1910. – Вып. 37. – С. 328–330.

| № п/п | Станция. верста от Киева | Верст. от Кур., (Льгова, Мармж.) | Линия | Железная дорога | Год ввода в эксплуатацию |
|-------|--------------------------|----------------------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|
| 23 | Деревеньки | 16,5 | Льгов – Харьков | Северо-Донецкая | 1911 |
| 24 | Суджа (СД) | 55 | | | |
| 25 | Псел | 77 | | | |
| 26 | Юсупово | 99 | | | |
| 27 | Готня | 114,5 | | | |
| 28 | Новоборисовка | 142,5 | | | |
| 29 | Хотмыжск | 152 | | | |

На территории Курской губернии действовало около 20 крупных железнодорожных предприятий – депо и мастерских, где трудилось значительное количество 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 человек¹²⁹. Если указанные цифры сопоставить с общей длиной железнодорожных линий, пролегавших по территории Курской губернии (1304 версты), можно сделать вывод о том, что в железнодорожной отрасли на территории губернии в начале XX в. было задействовано около 16 тысяч железнодорожных служащих. Средний доход одного железнодорожного служащего составлял 331 руб¹³⁰ в год. Включение Курской губернии в активный товарооборот способствовало расширению на ее территории сети железных дорог. Железные дороги стали важнейшим средством сообщения по территории Курской губернии, так как имели явные преимущества перед другими видами транспорта, основными из которыми были: скорость и невысокая стоимость перевозок. Основное назначение железнодорожного транспорта заключалось в обслуживании потребности Центрально-Черноземных губерний: перевозки пассажиров, промышленных и сельскохозяйственных товаров. Состояние

¹²⁹ Кикодзе Г.С. Линейные железнодорожные служащие, их роль и значение / Г.С. Кикодзе. – Харьков : Типография "Печатник", 1911. – С. 1.

¹³⁰ Кикодзе Г.С. Линейные железнодорожные служащие, их роль и значение / Г.С. Кикодзе. – Харьков : Типография "Печатник", 1911. – С. 2.

железных дорог и механизм их функционирования в условиях военных перевозок оказывали существенное влияние на обороноспособность государства в условиях военного времени. Железные дороги повлекли развитие телеграфа, который стал средством связи не только с другими регионами империи, но международной коммуникационной сетью. Через телеграф осуществлялась связь с большинством стран Европы, а также с Индией, Японией, Китаем и Мадагаскаром. Так, например, в 1905 г. в эти страны через Белгородский телеграф было отправлено 2 457 и принято 2 719 телеграмм¹³¹. Надзор за телеграфной линией и порядок пользования телеграфом являлись важнейшими вопросами обеспечения безопасности на объектах железнодорожного транспорта.

В Курской губернии, помимо линий государственного значения, значительное развитие получили железные дороги местного уровня. Их сооружения определялось прежде всего хозяйственными нуждами. Периодическая печать XIX в. сообщала, что сооружением и эксплуатацией узкоколейной железной дороги от г. Обояни до ст. Марьино Курско-Харьково-Азовской железной дороги заведывало Обоянское земство¹³².

Белгород-Сумская железная дорога строилась с 1898 до 1901 г. по инициативе и на средства сахарозаводчиков Терещенко, Юсупова и др. Дорога соединила уездный город Белгород Курской губернии со ст. Басы Харьковско-Николаевской железной дороги. Общая длина дороги составила 144 версты¹³³, по территории Курской губернии – 93 версты.

Источники начала XX в. свидетельствуют о том, что «в 1896 г. Белгород был соединен 43 верстовой веткой с Волчанском. От нее шли ветки на Шебекино и Боткино, где располагались сахарные заводы и другие

¹³¹ Осыков Б.И. Память Белогорья... Указ. соч. – С. 127.

¹³² Договор на сооружение и эксплуатацию Обоянской узкоколейной железной дороги // Курские губернские ведомости. – 1881. – 27 октября. – Ст. № 83.

¹³³ Пояснительная записка к сооружению дороги от Белгорода до Сумы. – Харьков : Типография "Печатное Дело", 1911. – С. 1.

предприятия»¹³⁴. Эта линия имела важное значение для перевозки угля из Донецкого бассейна, так как была частью кратчайшего транзитного пути между районом производства и центральной Россией. В 1909 году в Белгороде к Меловой горе от центральной магистрали была проведена железная дорога, благодаря которой увеличилось производство строительных материалов. Белгородский мел вышел на внешний рынок¹³⁵.

Таким образом, строительство основных железнодорожных магистралей на территории Курской губернии дополнилось сооружением узкоколейных линий местного значения и этот процесс отличался стремлением слить их в единую транспортную сеть. В продвижении железных дорог в глубинку губернии значительную роль играли дворянские собрания и земства, основным мотивом для которых было получение барышей. С другой стороны, как справедливо заметил В.Н. Тестов, «железнодорожная сеть страны, расчлененная между акционерными обществами, не представляла собой единого целого ни в экономическом, ни в техническом, ни в административных отношениях»¹³⁶. Курская губерния в этом отношении не была исключением. Чем больше «росла сеть рельсовых путей», – пишет В.Н. Тестов, «тем острее ощущалась неупорядоченность железнодорожного хозяйства»¹³⁷. Владельцы частных дорог, а таковых на

¹³⁴ Иллюстрированный спутник по Курско-Харьково-Севастопольской железной дороге : Описание дороги и ее окрестностей. – Харьков : Упр. Курско-Харьково-Севастоп. ж. д., 1902. – С. 225.

¹³⁵ Осыков Б.И. Память Белогорья... Указ. соч. – С. 133.

¹³⁶ Тестов В.Н. Преобразования в системе управления российскими железными дорогами в последней четверти XIX в. / В.Н. Тестов // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология. – 2009. – №1 (56). – С. 89–96. – С. 81

¹³⁷ Он же. Железнодорожный транспорт России в эпоху императора Александра III: автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Тестов, Виталий Николаевич. Белгород. гос. нац. исслед. ун-т. – Белгород, 2014. – С. 21–22.

территории Курской губернии до 1918 г. было две: Московско-Киево-Воронежская и Юго-Восточные¹³⁸, испытывали трудности в вопросах взаимного использования подвижного состава смежных дорог, срочности доставки тех или иных грузов. Самостоятельные по административно-хозяйственному устройству дороги, например, Курско-Киевская и Курско-Харьково-Азовская, находились между собой в соперничестве¹³⁹. Технический парк подвижного состава на каждой дороге был свой. Грузы перегружались на пограничных станциях. Существовала угроза их хищений, порчи, злоупотреблений со стороны должностных лиц.

За годы «железнодорожной лихорадки» на территории Курской губернии были созданы условия для экономического роста региона, которые приводили к изменению социальных отношений. В сознании населения губернии железная дорога «чугунка», воспринималась как символ новой жизни. Железнодорожные станции превращались в центры культурной жизни, где служащие железных дорог устраивали чтения, концерты и представления художественной самодеятельности¹⁴⁰. Резко увеличился миграционный поток за счет выходцев из деревень, что приводило к росту маргинальных слоев в пристанционных поселках. Станции, вокзалы становились прибежищем бродяг, попрошайек. Особенно обострилась оперативная обстановка в отдаленных местностях, по которым прокладывались пути. Железная дорога давала возможности профессионального роста, заработка, открывались новые сферы предпринимательской деятельности, в том числе и в форме пристанционной

¹³⁸ Последняя война императорской России и Курская губерния: социально-экономические процессы в провинции / А.Ю. Золотухин [и др.]. – Курск : Юго-Зап. гос. ун-т., 2014. – С. 56.

¹³⁹ Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. – М.: Типо-литография товарищества И.Н. Кушнерев и К^о, 1905. – С. 22.

¹⁴⁰ Там же. – С. 372.

торговли. Доходность породила злоупотребления, мошенничество, вовлекала в преступную деятельность и самих железнодорожных служащих.

По мере создания и становления железнодорожной инфраструктуры начал расти и уровень специфичной преступности, прежде всего кражи грузов, элементов полотна. Возникла необходимость контроля за соблюдением правил пользования железнодорожным транспортом, обеспечением мер безопасности, состоянием трудовых правоотношений, разрешением коммерческих споров и претензий.

Таким образом, к предпосылкам создания во второй половине XIX – начале XX вв. системы жандармских полицейских подразделений железных дорог на линиях, проходивших по территории Курской губернии следует отнести:

– стратегическую важность развития железнодорожного транспорта для многих сфер жизни общества и государства: экономической, политической, социально-культурной и т.д., и 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;

– предполагаемую концентрацию людей на ограниченном пространстве при перевозочных процессах, их доступность для широкого круга лиц, в том числе, и с возможной противоправной моделью поведения, 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;

– предполагаемую динамику перевозочных процессов, требовавшую неотложных организационных и процессуальных действий от различных служб и ведомств на маршрутах следования поездов, что порождало потребность в координации общих усилий в рамках межведомственного взаимодействия.

Региональная специфика транспортной инфраструктуры на территории Курской губернии была обусловлена быстрыми темпами развития железнодорожного транспорта: из 15 уездных центров Курской губернии 11 имели железнодорожное сообщение, что приводило к росту в структуре местного населения доли рабочего класса, железнодорожной технической интеллигенции, увеличению миграционных потоков, росту маргинальных слоев в отдаленных местностях губернии, по которым прокладывались пути, что стало определяющим фактором при формировании системы правоохранительных органов на объектах железнодорожного транспорта на территории Курской губернии.

В целом с началом строительства первых железных дорог, в том числе и на территории Курской губернии 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 специфики, разнообразия, неоднородности общественных отношений в период строительства и эксплуатации железных дорог возникла необходимость в особой властной правоохранительной структуре, призванной обеспечить безопасность на их линиях.

1.2. Место жандармской железнодорожной полиции в системе правоохранительных органов Курской губернии.

Создание органов обеспечения правопорядка на железнодорожном транспорте как самостоятельной структуры по времени совпало с

реформированием российской полицейской системы с целью переустроить ее применительно к новым социально-экономическим условиям после отмены крепостного права. 25 декабря 1862 года были приняты «Временные правила об устройстве полиции в городах и уездах губерний»¹⁴¹.

В ходе реформирования произошло объединение земской и городской полиции и создание уездных полицейских управлений во главе с уездным исправником. Исправники уездных управлений напрямую подчинялись губернатору, так как специального органа руководства губернской полицией не было.

Уезды каждой губернии Российской империи, в том числе и Курской, делились на станы, полицейские функции в них выполняли приставы, подчинявшиеся уездным исправникам. Г.А.Салтык, Н.И. Горлова и др. пишут, 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». Фактически пристав являлся непосредственным исполнителем обеспечения общественного порядка и безопасности на участке своего обслуживания. Его помощниками были сотские и десятские, по большей частью отбывавшие «натуральную повинность» и зачастую назначавшиеся на эти должности в порядке наказания из крестьян за их «дурное поведение, нетрезвую жизнь или неисполнение платежных податей». Тем не менее, сотские и десятские, имея соответствующие нагрудные знаки, представляли собой полицейские органы в сельских поселениях и деревнях. На территории Курской губернии действовали 1 725 сотских и 16 712 десятских¹⁴².

Для уездной полиции основными являлись административные и чисто полицейские функции, но последовавшие события, такие как

¹⁴¹ Полное собрание законов Российской империи (далее: ПСЗРИ). – Собр. 2. – Т. 7. – № 39087.

¹⁴² Полиция Курской губернии : история становления и деятельности (1864–1917) / Г.А. Салтык [и др.]. – Курск : Изд-во КГУ, 2007. – С. 25–29.

распространение народничества, революционные события 1905–1907 гг. объективно обусловили изменение функций и расширение взаимодействия с губернским жандармским управлением при сохранении независимости от жандармерии и разграничении компетенций.

Курская губерния имела достаточно разветвленную полицейскую среду, в которую с середины XIX в. стала вливаться структура жандармских полицейских подразделений, специально призванная обслуживать линии железнодорожного транспорта и организованная по линейному принципу, напрямую подчинявшаяся руководству, находящемуся соответственно в Харькове, Орле и Москве. Оформление ЖПУ ж.д. в самостоятельный институт обеспечения правопорядка на железнодорожном транспорте произошло после принятия Высочайшего повеления от 16 марта 1867 г., когда был установлен порядок, «для руководства при назначении жандармского полицейского надзора на вновь строящихся линиях»¹⁴³ и Положения о Корпусе жандармов от 9 сентября 1867 г.¹⁴⁴, когда были определены правовые основы деятельности жандармской железнодорожной полиции, закреплены организационные формы построения жандармской полицейской службы на железных дорогах¹⁴⁵.

В отличие от общей полиции, на жандармскую железнодорожную полицию были возложены функции по обеспечению государственной безопасности. В отличие от политической полиции – Курского губернского жандармского управления, жандармская железнодорожная выполняла

¹⁴³ 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. – С. 3.

¹⁴⁴ ПСЗРИ. – Собр. 2. – Т. 42. – № 44956.

¹⁴⁵ Гончарова Ю.В. Жандармские полицейские управления железных дорог (1867–1917 гг.): автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Гончарова, Юлия Валерьевна. Академия управления МВД России. – М., 2000. – С. 13.

общеполицейские функции. Штатная численность жандармской железнодорожной полиции значительно превышала численность Курского ГЖУ, где во главе стоял начальник управления, которому были подчинены: 1 адъютант управления, 3 помощника начальника управления и 16 унтер-офицеров¹⁴⁶. Численное превосходство жандармской железнодорожной полиции над губернским жандармским управлением следует объяснить тем, что штатная численность служащих определялась не административно-территориальными границами, а плотностью (протяженностью) железнодорожных линий.

На фоне постоянно происходившего реформирования общей полиции, жандармские полицейские подразделения на протяжении 50-ти лет развивались прямолинейно в количественном отношении в зависимости от скорости постройки линий железных дорог, придерживаясь в организационном плане правила: по 1 отделению, состоявшему из 1 начальника, 1 вахмистра и по 20 унтер-офицеров на каждые 200 верст пути.

Таким образом, с сентября 1867 года начали обозначаться общие отличия и специфические особенности полицейских управлений железных дорог от общей полиции и других жандармских подразделений. Государственную значимость деятельности полицейских органов на железнодорожном транспорте подчеркивал тот факт, что этапы становления ЖПУ ж.д. осуществлялось на уровне Высочайших повелений (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 строившихся 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. Штат отделений

¹⁴⁶ Полиция Курской губернии : история становления и деятельности (1864–1917) / Г.А. Салтык [и др.]. – Курск : Изд-во КГУ, 2007. – С. 243.

формировался таким образом, чтобы унтер-офицеры, числившиеся в том или ином отделении, были максимально приближены к объектам сначала строительных работ, а затем самим объектам железнодорожного транспорта.

Жандармские полицейские отделения железных дорог были самыми низовым структурным подразделением жандармской железнодорожной полиции, способными действовать самостоятельно. Унтер-офицеры, входившие в состав того или иного отделения, находились на различных станциях, имели в зоне обслуживания обособленные участки пути, действовали на удалении от штаб-квартиры и своего непосредственного начальника. Жандармские полицейские отделения в пределах своих участков обслуживания обладали собственным правовым статусом, компетенцией и полномочиями. Участки их обслуживания проходили, как правило, не только по территории Курской губернии – но и сопредельных регионов. В то же время, жандармские полицейские отделения, как самостоятельные подразделения самого низшего звена, во многом объединяли не только внешняя среда (линии тех или иных дорог или территории тех или иных губерний), но и общие цели, задачи и методы их достижения. При этом, субъектом обеспечения правопорядка могли быть начальники жандармских полицейских управлений, начальники отделений, вахмистры и унтер-офицеры как в составе групп, так и самостоятельно.

Совокупность жандармских полицейских отделений, участки которых проходили по территории Курской губернии, может быть охарактеризована как система с четким структурным построением, собственной качественной определенностью и внутренней иерархией подсистем. Необходимость такого абстрактного обособления обусловлена задачами исследования, так как специфика деятельности железнодорожных жандармов проявлялась во взаимодействии с местными губернскими властями, которые, в свою очередь, совокупность жандармских полицейских подразделений воспринимали как самостоятельную структуру.

Для решения поставленной задачи исследования необходимо вычленивать участки обслуживания каждого конкретного жандармского

полицейского подразделения, участки которого проходили по территории Курской губернии, так как вслед за развитием железных дорог неизбежно изменялась и структура правоохранительных органов на железнодорожном транспорте, что проявлялось в изменении дислокации отделений.

Механизм принятия решений о создании жандармских железнодорожных полицейских управлений железных дорог замыкался на самом Государе императоре¹⁴⁷: сначала, до расформирования Третьего отделения Собственной Его Величества Канцелярии в 1880 г. ЖПУ ж.д. создавались на основе докладов Шефа жандармов, являвшегося одновременно его (III отделения) начальником. Затем, после 1880 г. Шефом жандармов стал именоваться министр внутренних дел и император стал принимать решения о создании и реорганизации ЖПУ ж.д. на основе его докладов. Таким образом, решения о создании ЖПУ ж.д. всегда принимались на самом высоком уровне: высшим лицом государства – императором. Что касается отделений ЖПУ ж.д., то они 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, и, как заместитель министра внутренних дел, – Департаментом полиции. Инициативу об изменении мест дислокации жандармских полицейских отделений железных дорог проявляли начальники ЖПУ ж.д., а окончательное решение было за командиром ОКЖ.

С 1880 г. все ЖПУ ж.д. находились в двойном подчинении. С одной стороны, как военное ведомство, они подчинялись Штабу корпуса по вопросам прохождения службы, с другой стороны – Департаменту полиции по вопросам оперативно-служебной (полицейской) деятельности. Такое положение вызывало определенные сложности внутри железнодорожной жандармской полицейской системы. Дело в том, что, осуществляя общее руководство ЖПУ ж.д., Департамент полиции наказывать или поощрять

¹⁴⁷ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 238. Лл. 28 об.–29.

жандарма самостоятельно не имел права¹⁴⁸ и вынужден был действовать через командира ОКЖ. За ненадлежащее исполнение полицейских обязанностей руководство Департамента полиции не могло самостоятельно переместить железнодорожного жандарма на другую должность, а имело возможность лишь опосредствованно влиять на военное начальство. На это обращал внимание А.А. Лопухин, возглавлявший Департамент полиции с 1902 по 1905 гг. Из его воспоминаний следует, что Шеф жандармов через командира ОКЖ и Штаб корпуса действовал по строевой, хозяйственной, инспекторской и военно-судебной частям, а по вопросам, относившимся к полицейской деятельности (обнаружение преступлений и производство расследования по ним), через Департамент полиции.

Обеспечением правопорядка на железнодорожных линиях Курской губернии в 1884 г. занимались 3 начальника отделений и 98 нижних чинов. В 1912 г. – 11 офицеров и 269 нижних чинов (вахмистров и унтер-офицеров), тогда как штат Курского губернского жандармского управления на 1 июля 1907 г. состоял из 4 офицеров и 16 унтер-офицеров¹⁴⁹.

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 пути¹⁵⁰. При этом, количество унтер-офицеров в каждом ЖПУ ж.д. на одно отделение примерно было равным. В начале XX в. в Харьковском, Харьковско-Царицынском и Кременчугском ЖПУ ж.д. на каждое отделение приходилось около 20 унтер-офицеров¹⁵¹, Московско-Киевском – от 20 до 30. Самое малочисленное отделение, действовавшее на территории

¹⁴⁸ Министерство внутренних дел, 1902–2002 : исторический очерк / [под ред. Р.Г. Нургалиева]. – М.: Объединенная редакция МВД России, 2004. – С. 45.

¹⁴⁹ Горяйнов В.М. Курское губернское жандармское управление : События и люди в документах курских архивов : 80-летию образования Курской области посвящается / В.М. Горяйнов // – Курск, 2014. – Вып. 12. – С. 74.

¹⁵⁰ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 3. Д. 2194. Л. 13.

¹⁵¹ Там же. Оп. 4. Д. 4504. Лл. 12–12 об.

Курской губернии – Белгородское Харьковского ЖПУ ж.д., штатная численность которого с 1896 до 1901 г. составляла 15 унтер-офицеров и 1 вахмистр на участок обслуживания протяженностью 203 версты¹⁵², самое многочисленное – Курское Московского ЖПУ ж.д., штатная численность которого в 1902 г. достигла 47 унтер-офицеров и 1 вахмистр на 327 верст¹⁵³. Таким образом, на 1 унтер-офицера, в среднем, приходилось от 7 (Курское отделение) до 14 (Белгородское отделение) верст пути. Процесс увеличения количества жандармских полицейских подразделений проходил параллельно с началом строительства новых железнодорожных объектов. Протяженность участков обслуживания и категория железнодорожных станций (их планируемый пассажиро- и грузо- оборот) были основными факторами, влиявшим на создание самостоятельного отделения и размер штатов личного состава. И, хотя, время от времени железнодорожные служащие высказывались о необходимости усиления отдельных отделений за счет введения дополнительного числа жандармских унтер-офицеров¹⁵⁴, прошения эти, как правило, оставались неудовлетворенными, так как лишь начало строительства железнодорожных работ было основанием для того, чтобы происходило увеличение штатов жандармских полицейских подразделений железных дорог. Первым этапом в этом процессе было командирование жандармских унтер-офицеров из уже действовавших подразделений в районы проведения работ. Решения эти принимались в течение двух месяцев после начала строительных работ. Так, например, начальник Орловского ЖПУ ж.д. полковник Красовский испрашивал разрешение в Штабе отдельного корпуса жандармов «безотлагательно командировать от Орловского и Курско-Воронежского отделений по 2 унтер-офицера» для

¹⁵² Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е апреля 1901 г. – СПб : Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1901. – С. 113.

¹⁵³ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 25-е апреля 1902 г. – СПб : Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1902. – С. 83.

¹⁵⁴ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 3. Д. 2194. Л. 13.

полицейского надзора, тогда как работы по сооружению ширококолейной линии протяженностью 66 верст, на которых предполагалось построить две станции Ливны и Мармыжи, были начаты в апреле того же года¹⁵⁵. Вновь создаваемые отделения, формировалось большей частью за счет нижних чинов, обладавших опытом службы в других жандармских полицейских подразделениях железных дорог, что позволяло организовывать охрану общественного порядка и обеспечение общественной безопасности на обслуживаемых объектах незамедлительно.

Структурно и функционально жандармские полицейские подразделения были «встроены» в сеть железных дорог как система другого качества. 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 железнодорожным транспортом: строительством его объектов, эксплуатацией инфраструктуры, непрерывным процессом перевозки грузов и пассажиров. Вместе с тем, деятельность ЖПУ ж.д. не была и не могла быть изолированной от конкретных административно-территориальных территорий, так как и служащие и пассажиры железнодорожного транспорта проживали и действовали в границах тех или иных административно-территориальных единиц. Железнодорожные жандармы, с одной стороны, становились неотъемлемой частью новой для России транспортной инфраструктуры, с другой стороны, являлись представителями правоохранительных органов, деятельность которых, во-первых, подчинялась линейному принципу организации службы, во-вторых, неизбежно была связана с территорией тех или иных административных единиц, одной из которых являлась Курская губерния.

Жандармская железнодорожная полиция оставалась самостоятельным звеном в общей структуре правоохранительных органов Российской империи

¹⁵⁵ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 990. Лл. 26–26 об.

и предназначалась для выполнения только ей присущих функций и задач, действовала во взаимодействии с чинами общей полиции и губернским жандармским управлением. Жандармской она являлась по составу, железнодорожной по объекту обслуживания, полицией по функциям, военной по организации службы. Неоднородные хозяйствовавшие объекты обслуживала единая система жандармских полицейских подразделений железных дорог. Независимо от того, на частных ли, или государственных железных дорогах осуществлялась их деятельность, основные принципы организации жандармской полицейской службы оставались неизменными.

Вместе с тем разные места дислокации управлений дорог и конкретного ЖПУ иногда порождали конфликтную ситуацию. Так, 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. Так, в 1905 г. начальник Рышковского жандармского полицейского отделения железных дорог ротмистр Плахов вошел в состав Особого комитета (комитет создавался на основании ст. IV закона от 14 декабря 1905 г. в связи с принятием чрезвычайных мер охраны) в соответствии с циркуляром Управления железных дорог от 16 декабря 1905 г. за № 495 вместо начальника ЖПУ ж.д., что вызвало некоторое возмущение в железнодорожных кругах. По мнению управляющего Московско-Киево-Воронежской железной дороги инженера Погорелко причина такого решения была в проживании начальника Московско-Киевского ЖПУ ж.д. не в Курске, а в Москве. Инженер Погорелко, обратившись с рапортом в Управление железных дорог, называл должность начальника Рышковского жандармского полицейского отделения «второстепенной», а нахождение управления Московско-Киевского ЖПУ ж.д. не в Курске, а в Москве – «случайным»¹⁵⁶. Высказывались суждения о необходимости перемещения штаб-квартиры Московско-Киевского ЖПУ ж.д. из Москвы в Курск в связи с тем, что

¹⁵⁶ ГАКО. Ф. 46. Оп. 60. Д. 20. Лл. 226–227.

управление Московско-Киево-Воронежской железной дороги находилось в г. Курске. «Жандармская полиция, – писал Погорелко, – не имеет ровно никаких сношений с Правлением общества (г. Москва) и все служебные сношения ее производятся исключительно лишь с управлением дорогой (г. Курск)». Отсюда он делал вывод, что начальник ЖПУ ж.д. должен дислоцироваться там же, где находится Управление дорогой для лучшего взаимодействия с одновременным назначением его членом Особого комитета¹⁵⁷. Однако данные прошения остались без удовлетворения, так как нормативного предписания места дислокации управления по отношению к обслуживаемым им объектов не было, в результате чего начальники управлений отдавали предпочтение месту постоянного пребывания в пользу крупных городов, а не периферии. Причина постоянной дислокации начальника управления Московско-Киевского ЖПУ ж.д. в Москве, а не в Курске, была связана с местом постоянного проживания начальника управления.

Для жандармских полицейских подразделений, действовавших на территории Курской губернии, ввиду специфики организации их службы была характерна независимость от местных властей и губернатора, что обеспечивало им гарантию от неоправданного вмешательства в их деятельность представителей местных органов власти. Это обстоятельство способствовало более решительному действию жандармских чинов на объектах оперативного обслуживания в специфических условиях перевозок, требовавших, в первую очередь оперативности, и лишь затем – соблюдения бюрократических предписаний и чиновочитаний. С другой стороны, деятельность жандармских железнодорожных подразделений на конкретной территории обусловили систему их взаимодействий с различными службами и ведомствами в Курской губернии. Представители жандармской железнодорожной полиции взаимодействовали с:

¹⁵⁷ ГАКО. Ф. 46. Оп. 60. Д. 20. Лл. 227–227 об.

– представителями губернского жандармского управления по вопросам обеспечения безопасности государства;

– чинами сыскных отделений в вопросах расследования преступлений и производства дознаний;

– чинами охранных отделений в части выполнения всех требований, предъявляемых к ним, следовательно, должны были уметь хранить государственную тайну, так как общение между чинами охранных отделений и жандармской железнодорожной полиции были тайными и ни под каким предлогом не подлежали оглашению;

– чинам полицейской стражи оказывали содействие при перевозках по железным дорогам отрядов и команд полицейской стражи путем предоставления им, по возможности, отдельных вагонов или размещения их отдельно от других пассажиров, для этого требовался навык оперативного принятия решений и эффективного взаимодействия с железнодорожной администрацией;

– чинам общей полиции оказывали содействие в поиске преступников на объектах железнодорожного транспорта, предоставляли телеграф для подачи срочных телеграмм;

– чинам министерства путей сообщения, были обязаны оказывать полное содействие в части расследования любых происшествий и преступлений на железной дороге, не забывая при этом, что сами железнодорожники могли быть причастны к их совершению. Именно поэтому давать какие-либо пояснения в части своей служебной деятельности представителям МПС жандармские унтер-офицеры имели право лишь с разрешения начальника отделения;

– акцизным ведомством в части контроля за продажей и распитием спиртных напитков в полосе отчуждения, следовательно, сами должны были являться примером трезвого образа жизни;

– чинам государственного контроля, оказывали содействие при проведении последними ревизий по оборотам денежных средств при

строительстве и эксплуатации железных дорог, следовательно, жандармским полицейским необходимо было обладать аналитическим мышлением.

Делопроизводство жандармских полицейских подразделений железных дорог позволяет полнее представить место железнодорожной полиции в системе правоохранительных органов Курской губернии. Служебная переписка производилась: предписаниями, отношениями, рапортами и докладными записками. Предписания исходили от старших к младшим: начальника ЖПУ ж.д. – к начальникам отделений, начальников отделений – к унтер-офицерам. На каждый запрос или предписание старшего по службе давался письменный ответ с указанием принятых мер¹⁵⁸. Существовали не только вертикальные, но и горизонтальные связи. Обращения друг к другу лиц, равных по службе, назывались отношениями. Жандармские унтер-офицеры писали отношения волостным и сельским правлениями. Начальники отделений с отношениями обращались к уездным полицейским управлениям, полицмейстерам, уездным исправникам, начальникам других отделений ЖПУ ж.д. Начальники ЖПУ ж.д. – к начальникам Губернских жандармских полицейских управлений (ГЖУ)¹⁵⁹. Вместе с тем, начальники жандармских полицейских отделений напрямую взаимодействовали с Курским ГЖУ: обращались с соответствующими запросами, вели служебную переписку. Рапорты и докладные записки писались младшими к старшим. Рапорты и докладные записки жандармские унтер-офицеры писали своему начальству, прокурорам, судебным следователям, мировым судьям, исправникам, полицмейстерам, частным и становым приставам, квартальным и полицейским надзирателям. Каждый унтер-офицер имел у себя журнал входящих и исходящих документов и книгу для записи разыскиваемых лиц. Во входящем журнале записывались в кратком изложении все поступавшие к унтер-офицеру бумаги, а в исходящий вносились бумаги, отсылаемые унтер-

¹⁵⁸ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 16. Лл. 15–30.

¹⁵⁹ Там же. Д. 18. Лл. 26–56.

офицером куда-либо от себя¹⁶⁰. Для ведения служебной переписки унтер-офицеры имели типовые унифицированные бланки¹⁶¹.

Все поступающие к унтер-офицеру бумаги, а равно копии со всех составленных им протоколов и исходящих от него бумаг, составляли четыре главных дела: дело с бумагами, которым предписывались какие-либо правила или объяснялось, как надлежит поступать унтер-офицеру отделения в том или ином случае; дело с копиями протоколов и бумаг, которыми препровожден протокол; дело с копиями донесений начальнику отделения о различных происшествиях; дело с различной перепиской, не подходящих под заголовки трех первых дел. Каждое дело ежегодно сшивалось и с наступлением нового года заводилось новое с таким же названием¹⁶². В соответствии с Правилами жандармского делопроизводства, сроки хранения дел устанавливали начальники Управлений ЖПУ ж.д. Вместе с тем, начальник Отделения был вправе установить более длительный срок хранения того или иного дела, если считал, что оно имеет «более важное значение для данного отделения»¹⁶³.

Анализ описи архивных дел, хранящихся в фондах Государственного архива Курской области (ГАКО) с 1869 г. по 1916 г., позволил сформулировать выводы о значении в организации жандармской полицейской службы тех или иных направлений деятельности. Опись архивных дел Курского отделения за 1869–1916 гг. состоит из 2118 наименований. Структурный анализ дел позволил произвести ретроспективную оценку направлений деятельности жандармских полицейских подразделений

¹⁶⁰ Петров. 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. – СПб : Русская Скоропечатня (П.С. Нахимова), 1878. – С. 158–159.

¹⁶¹ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 4 Л. 11.

¹⁶² Петров. Указ. соч. – С. 162–167.

¹⁶³ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1 Л. 1.

железных дорог (внутренне- и внешненаправленных). К внутренним функциям следует отнести деятельность, направленную на управление жандармскими полицейскими подразделениями железных дорог и организацию их службы, к таковой относилось 27 % дел. К внешним функциям – всю ту деятельность, ради которой эти подразделения и были созданы, т.е. широкий круг взаимодействия с внешней средой. К ним относилось 73 % дел.

Полученные сведения подтверждают выводы И.Ф. Амельчакова, А.Н. Александрова о том, что после 16 марта 1867 г. «жандармская железнодорожная полиция оформилась в самостоятельный институт обеспечения правопорядка на железнодорожном транспорте»¹⁶⁴. Результаты показывают, что общеполицейские функции нашли отражение в 38,5 %. Вывод В.Д. Путьятина о том, что в первые десятилетия деятельность жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д. «носила обеспечивающий для железнодорожного транспорта характер»¹⁶⁵ подтвержден 70 % дел, которые в Курском жандармском полицейском отделении ЖПУ ж.д. заводились в целях обеспечения нормальной деятельности железнодорожного транспорта. Дела этой категории отражали работу чинов Курского жандармского полицейского отделения, направленную на недопущение на линии железных дорог посторонних людей, в целях предупреждения их травмирования, убийства скота, недопущения возгораний и других обстоятельств, способных вызвать нарушения нормальной работы объектов железнодорожного транспорта¹⁶⁶ Эти дела отражали ту типичную

¹⁶⁴ Амельчаков И.Ф., Александров А.Н., Дергилева С.Ю. Становление и развитие транспортной полиции России в XVIII – начале XX веков / И.Ф. Амельчаков, А.Н. Александров, С.Ю. Дергилева // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2016. – № 3. – С. 8.

¹⁶⁵ Путьятин В.Д. Становление и развитие органов внутренних дел на транспорте в дореволюционной России (начало) / В.Д. Путьятин // Транспортное право. – 2006. – № 4. – С. 39

¹⁶⁶ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Лл. 3–25 об.

деятельность, ради которой была создана жандармская железнодорожная полиция, деятельность, которой из дня в день занимались железнодорожные жандармы, взаимодействуя между собой и другими ведомствами. Из этих материалов видно, насколько те или иные вопросы были важны для организации деятельности железнодорожных жандармов. Наименования дел отражали степень внимания жандармских железнодорожных полицейских к различным аспектам жизни общества и государства второй половины XIX – начала XX вв. на примере тех происшествий, которые происходили на территории Курской губернии.

Структурный анализ дел, образовавшихся в ходе делопроизводства в Курском жандармском полицейском отделении, позволил проследить порядок организации службы жандармов, определить приоритетные направления их деятельности. Так к вопросам «строевая служба» отнесено 333 дела, что составило 15,7 % от общего делопроизводства. Дела этой группы обобщали вопросы прохождения службы в Отдельном корпусе жандармов, в том числе вопросы образования, воспитания, материального обеспечения, бытовых условий, семейного положения. Поступки, заслуживавшие внимания, так называемые «человеколюбивые подвиги нижних чинов и агентов дороги»¹⁶⁷, систематизировались в отдельных делах. При этом, важен был именно поступок, действие и условия его совершения, а не принадлежность к жандармскому полицейскому ведомству. Именно поэтому в полицейском отделении в наименовании специальных дел «о подвигах»¹⁶⁸ было указано не только на нижних чинов, но и на агентов дороги, то есть железнодорожных служащих, что свидетельствует о межведомственном взаимодействии, сотрудничестве, понимании службы по обеспечению безопасности на транспорте как процесса совместных действий, объединенных общей целью.

За период существования жандармских железнодорожных подразделений на территории Курской губернии их численность значительно

¹⁶⁷ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 72 об.

¹⁶⁸ Там же. Л. 89.

возросла. Качественные и количественные изменения элементов организационной структуры были следствием разнохарактерных причин. Увеличение числа жандармских полицейских отделений и зон ответственности происходило за счет строительства новых железнодорожных линий. (См.: Приложения №№ 2, 3) Соответственно, вслед за развитием железных дорог на территории губернии, неизбежно изменялась и система правоохранительных органов на железнодорожном транспорте, что проявлялось в дислокации отделений. (См.: Приложение № 4)

Курское отделение на протяжении всего периода своего существования дислоцировалось в г. Курске. До 1897 г. отделение находилось в ведении Орловского ЖПУ ж.д.¹⁶⁹, а с 1897 г. перешло в ведении Московского ЖПУ ж.д.¹⁷⁰ после того, как приказом начальника Орловского ЖПУ ж.д. за № 76 от 1 сентября 1897 г. было объявлено о переименовании управления из Орловского в Московское¹⁷¹. Участок обслуживания отделения, проходивший по территории Курского губернии, оставался неизменным и составлял 64 версты.¹⁷² В 1896 г. за счет укрупнения участка обслуживания отделения за пределами Курской губернии, общий штат увеличился до 46 единиц¹⁷³. 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), соответственно¹⁷⁴. С 1903 г.

¹⁶⁹ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 18-е сентября 1897 г. – СПб.: Типография Штаба Отдельного штаба жандармов, 1897. – С. 89.

¹⁷⁰ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 3-е сентября 1897 г. – СПб.: Типо-литография Отдельного штаба жандармов, 1897. – С. 78.

¹⁷¹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 242. Л. 65.

¹⁷² РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 3. Л. 2.

¹⁷³ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е января 1889 г. – СПб.: Типо-литография Месника и Римана, 1889. – С. 98.

¹⁷⁴ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 25-е апреля 1902 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1902. – С. 83.

происходило постепенное сокращение участков обслуживания отделения и количества унтер-офицеров¹⁷⁵. (См.: Таблица № 6, Приложение № 5)

Таблица № 6

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, г. Москва | полковник Задонский | подполковник Альбертусь | Вах.: 0. Унт.: 32. |
| 2 | 1887, 1 февр. | | полковник Золотовский | | Вах.: 1. Унт. 31. |
| 3 | 1887, 15 сент. | Орловское, г. Орел | полковник фон Шперберг | | Вахм.:1. Унт.-офиц.: 38. |
| 4 | 1889, 15 января | Орловское, кв. временно в г. Москва | | | |
| 5 | 1890, 15 января | | полковник Красовский | | |
| 6 | 1892, 15 января | | | | |
| 7 | 1894, 15 июля | | Вахм.:1. Унт.-офиц.: 44. | | |
| 8 | 1896, 18 января | подполковник Тархов | | | |
| 9 | 1896, 16 октяб. | | Вах.:1. Унт.:. 47. | | |
| 10 | 1897, 18 января | подполковник Эльяшевич | | | |
| 11 | 1897, 3 сент. | | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 44. | | |
| 12 | 1901, 10 апреля | полковник Чернявский | | | |
| 13 | 1902, 25 апреля | | подполковник Гурский | | |
| 14 | 1903, 15 января | генерал-майор Фрейберг | | | |
| 15 | 1904, 15 января | | подполковник Чурилов | | |
| 16 | 1905, 10 марта | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 39. | | | |
| 17 | 1907, 20 января | | полковник Макимов | | |
| 18 | 1909, 10 октяб. | | | | |
| 19 | 1910, 26 февр. | | | | |
| 20 | 1911, 13 октяб. | | | | |
| 21 | 1912, 15 ноября | | | | |
| 22 | 1914, 15 октяб. | | | | |
| 23 | 1915, 15 октяб. | | | | |

¹⁷⁵ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 20-е июля 1903 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1903. – С. 87.

Изменение штатной численности унтер-офицеров происходили ввиду оптимизации и перераспределения участков обслуживания между смежными отделениями. Увеличивалась протяженность линий дорог, в том числе и за счет узкоколейных подъездных путей. В конце 1915 г. в ведении Курского отделения находились участки пути Московско-Курской железной дороги протяженностью 238 верст, из них по территории Курской губернии проходили 64 версты, а штат отделения состоял из начальника, 1 вахмистра и 39 унтер-офицеров¹⁷⁶.

Киевское жандармское полицейское отделение, дислоцировавшееся в г. Киеве, обслуживало линию Курско-Киевской железной дороги от ст. Курск до границы с Конотопским уездом Черниговской губернии общей протяженностью 229 верст¹⁷⁷. После 1887 г. участок обслуживания Киевского отделения был сокращен до 206 верст¹⁷⁸. Киевское отделение подчинялось Орловскому ЖПУ ж.д. и обслуживало территорию, проходившую по Курской губернии до 1887 г. с личным составом в количестве 1 начальник, 1 вахмистр и 33 унтер-офицеров¹⁷⁹. (См.: Приложения №№ 6, 7)

С первых лет эксплуатации железных дорог по территории Курской губернии участок от Курска до Харькова Курско-Харьково-Азовской железной дороги обслуживало Харьковское жандармское полицейское отделение Харьковского ЖПУ ж.д. Протяженность всего участка отделения

¹⁷⁶ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е октября 1915 г. – СПб : Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1915. – С. 117.

¹⁷⁷ РГИА. Ф. 350. Оп. 28. Д. 2. Л. 1.

¹⁷⁸ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е сентября 1887 г. – СПб.: Типо-литография Месника и Римана, 1887. – С. 98.

¹⁷⁹ Отдельный корпус жандармов : Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 1 февраля 1887 г. – СПб.: 1887. – С. 98.

составляла 229 верст¹⁸⁰, из них по территории Курской губернии проходило 186 верст¹⁸¹. В 1894 г. за счет включения в ведение отделения ветви от ст. Марьино до ст. Обояни произошло увеличение участка обслуживания на 30 верст¹⁸², однако, уже в 1896 г. участок обслуживания был разделен: станция Белгород с линией до ст. Курск и ветвью от ст. Марьино до ст. Обоянь отошел к вновь созданному Белгородскому отделению, а линия в южном направлении до ст. Харьков осталась за Харьковским отделением¹⁸³. Таким образом, с 1896 г. до 1917 г. в ведении Харьковского отделения по территории Курской губернии проходил небольшой участок пути протяженностью 36 верст с находившейся на ней станцией Веселая Лопань. До 1902 г. штат отделения состоял из 29 нижних чинов, затем, в связи с увеличением пассажирских и грузовых перевозок, был увеличен до 35 человек при общей протяженности участка отделения всего 80 верст¹⁸⁴. После 1907 г. 36-верстовой участок к югу от Белгорода со станцией Веселая Лопань Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги стал относиться к Южным железным дорогам и вошел в зону обслуживания Белгородского отделения Харьковского ЖПУ ж.д.¹⁸⁵ С этого времени участки обслуживания Харьковского отделения проходили за пределами Курской губернии. (См.: Таблица № 7, Приложение № 8)

180 Отдельный корпус жандармов : Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15 мая 1886 г. – СПб.: Тип.-лит. Месника и Римана, 1886. – С. 107.

181 РГИА. Ф. 350. Оп. 28. Д. 2. Л. 1.

182 Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е июля 1894 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1894. – С. 114.

183 Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 18-е января 1896 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1896. – С. 114.

184 Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 20-е июля 1903 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1903. – С. 128.

185 Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е октября 1909 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1909. – С. 154.

Таблица № 7

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.-офиц.: 30. | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 1886, 15 мая | | | | генерал-майор Баженов | Добавилась ветвь от ст. Марьино до ст. Обоянь протяженностью 30 верст. | ротмистр Булацель | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 29. | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 1887, 1 февр. | | | | | | | | ротмистр Коневцов | ротмистр Базаревский | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 28. | | | | | | | | | |
| 4 | 1887, 15 сент. | | | | | | | | | | | ротмистр Немирович- Данченко | ротмистр Ковалинский | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 34. | | | | | | |
| 5 | 1889, 15 янв. | | | | | | | | | | | | | | Подполковник Мальковский | ротмистр Розалион- Сошальский | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 34. | | | |
| 6 | 1889, 15 сент. | | | | | | | | | | | | | | | | | полковник Имзен | ротмистр Розалион- Сошальский | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 34. |
| 7 | 1892, 15 янв. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | 1894, 15 июл. | | полковник Имзен | ротмистр Розалион- Сошальский | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 34. | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | 1896, 18 янв. | | | | | полковник Имзен | ротмистр Розалион- Сошальский | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 34. | | | | | | | | | | | | |
| 10 | 1896, 16 окт. | | полковник Имзен | ротмистр Розалион- Сошальский | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 34. | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | 1897, 18 янв. | | | | | полковник Имзен | ротмистр Розалион- Сошальский | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 34. | | | | | | | | | | | | |
| 12 | 1897, 3 сент. | | полковник Имзен | ротмистр Розалион- Сошальский | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 34. | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | 1901, 10 апр. | | | | | полковник Имзен | ротмистр Розалион- Сошальский | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 34. | | | | | | | | | | | | |
| 14 | 1902, 25 апр. | | полковник Имзен | ротмистр Розалион- Сошальский | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 34. | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | 1903, 15 янв. | | | | | полковник Имзен | ротмистр Розалион- Сошальский | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 34. | | | | | | | | | | | | |
| 16 | 1904, 15 янв. | | полковник Имзен | ротмистр Розалион- Сошальский | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 34. | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17 | 1905, 10 мар. | | | | | полковник Имзен | ротмистр Розалион- Сошальский | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 34. | | | | | | | | | | | | |
| 18 | 1907, 20 янв. | | полковник Имзен | ротмистр Розалион- Сошальский | Вахм.: 1. Унт.-офиц.: 34. | | | | | | | | | | | | | | | |

В 1896 г. в качестве самостоятельного структурного подразделения Харьковского ЖПУ ж.д. было создано Белгородское жандармское

полицейское отделение со штатом: 1 начальник, 1 вахмистр и 15 унтер-офицеров, всего 17 человек¹⁸⁶. (См.: Таблица № 8, Приложение № 8)

Таблица № 8

Белгородское жандармское полицейское отделение Харьковского ЖПУ ж.д.

| № пп | Дата | Наименование ЖПУ ж.д. | Начальник ЖПУ ж.д. | По территории губернии | Начальник Белгородского отделения | Штат отделения |
|------|------------------|-----------------------------|--------------------|--|-----------------------------------|-------------------------|
| 1 | 1896, 18 января | Харьковское, кв. г. Харьков | полковник Епанчин | От семафора на 2 версте от ст. Курск Курско-Харьково-Севпстопольской 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 Новой Таволжанки (203 версты) | ротмистр Ковалинский | Вахм.1. Унт. -офиц. 15. |
| 2 | 1897, 18 января | | | | ротмистр Немирович-Данченко | |
| 3 | 1897, 3 сентября | | | | ротмистр Меранвиль де Сент Клер | |
| 4 | 1901, 10 апреля | | полковник Имзен | | ротмистр Кипайтуло | Вахм.1. Унт. -офиц. 21. |
| 5 | 1902, 25 апреля | | | | | |
| 6 | 1903, 15 января | | | | | |
| 7 | 1904, 15 января | | | | | |
| 8 | 1905, 10 марта | | полковник Каневцов | | ротмистр Яковлев | Вахм.1. Унт. -офиц. 19. |
| 9 | 1907, 20 января | | | | | |
| 10 | 1909, 10 октября | | | | | |
| 11 | 1911, 13 октября | | | | | |
| 12 | 1912, 15 ноября | | полковник Каневцов | | ротмистр Яковлев | Вахм.1. Унт. -офиц. 19. |
| 13 | 1914, 15 октября | | | | | |
| 14 | 1915, 15 октября | | | | | |

¹⁸⁶ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 18-е января 1896 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1896. – С. 114.

Штатная численность Белгородского отделения с момента его создания в 1896 г. оставалась неизменной до 1902 г. В 1903 г. общий штат отделения был увеличен до 23 человек¹⁸⁷. В 1909 г. штат отделения состоял из начальника, вахмистра и 19 унтер-офицеров¹⁸⁸. Белгородское жандармское полицейское отделение железных дорог дислоцировалось в уездном городе Белгороде Курской губернии¹⁸⁹. Зона обслуживания отделения включала в себя 203 версты¹⁹⁰.

После 1907 г., когда часть участка Харьковского отделения, проходившая по территории Белгородского уезда, была присоединена по границе Курской губернии к Белгородскому отделению, участок обслуживания Белгородского отделения составил 239 верст¹⁹¹. Белгородское отделение было одним из немногих, участок обслуживания которого не выходил за пределы Курской губернии.

В 1887 г. произошло разделение Киевского жандармского полицейского отделения¹⁹² (См.: Приложения №№ 6, 7), в результате которого линия от Курска до Конотопа Курско-Киевской железной дороги отошла в введение вновь созданного в этом же году Конотопско-Курского жандармского полицейского отделения Орловского ЖПУ ж.д. с квартирой в уездном г. Конотоп Черниговской губернии. Протяженность всего участка

¹⁸⁷ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 20-е июля 1903 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1903. – С. 128.

¹⁸⁸ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е октября 1909 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1909. – С. 154.

¹⁸⁹ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 56. Д. 2. Л. 14.

¹⁹⁰ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е марта 1907 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1907. – С. 156.

¹⁹¹ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е октября 1909 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1909. – С. 154.

¹⁹² Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е сентября 1887 г. – СПб.: Типо-литография Месника и Римана, 1887. – С. 98.

обслуживания отделения составляла 236 верст, из них, 229 верст проходили по территории Курской губернии. Штат отделения состоял из 1 начальника, 1 вахмистра и 18 унтер-офицеров¹⁹³. До 1892 г. его штат оставался неизменным¹⁹⁴.

Приказом по Отдельному корпусу жандармов № 52 от 16 мая 1892 года к Конотопско-Курскому отделению стал относиться участок от ст. Курск до ст. Грузское с ветвями от ст. Коренево до ст. Рыльск и Суджу, всего в ведение отделение находилась 271 верста. Штаб-квартира отделения стала располагаться в г. Курске¹⁹⁵. Приказом по ОКЖ от 19 мая 1894 г.¹⁹⁶ Конотопско-Курское отделение было реорганизовано.

Глуховское жандармское полицейское отделение Орловского ЖПУ ж.д. со штаб-квартирой в г. Глухов Черниговской губернии¹⁹⁷ было образовано Приказом по ОКЖ от 19 мая 1894 г.¹⁹⁸ в связи с постройкой линии Ворожба-Глухов-Серединная Буда, введенной в эксплуатацию в 1895 г. К ведению отделения стала относиться не только названная линия протяженностью 89 версты, но и часть участка пути, ранее относившегося к Конотопско-Курскому жандармскому полицейскому отделению, а именно участок от ст. Глушково до ст. Конотоп¹⁹⁹ (по территории Курской губернии до границы Курской и Черниговской губернии на 229 версте от Курска). (См.: Таблица № 9, Приложения №№ 9, 10)

¹⁹³ РГИА. Ф. 350. Оп. 28 Д. 2. Л. 1.

¹⁹⁴ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е января 1891 г. – СПб.: Типо-литография Месника и Римана, 1892. – С. 98.

¹⁹⁵ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 3 Д. 2194. Лл. 29–30.

¹⁹⁶ Там же. Оп. 22. Д. 239. Л. 54 об.

¹⁹⁷ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 56. Д. 2. Л. 20.

¹⁹⁸ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 239. Л. 54 об.

¹⁹⁹ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е июля 1894 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1894. – С. 98.

Таблица № 9

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

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

Однако такое положение продолжалось недолго, и уже через 3 года, в 1897 г. самый западный участок пути Курской губернии, проходивший между

двумя ее границами на 173 версте и 229 версте от Курска, вместе со станциями Грузское и Путивль²⁰⁰, отошел к ведению Конотопского жандармского полицейского отделения Московско-Киевского ЖПУ ж.д.

В ведении Конотопского отделения остались линии между ст. Ворожба и ст. Серединная Буда и участком от указанной ветви в восточном направлении до ст. Коренево Курской губернии²⁰¹.

Всего же в ведении Глуховского отделения до разделения участков его обслуживания в 1897 г. находилось 242 версты, из них по территории Курской губернии проходили 155 верст²⁰². В 1897 г. участок обслуживания сократился, и до 1904 г. составлял 195 верст, а по территории Курской губернии его протяженность составляла 99 верст. При этом штат отделение никак не изменился и состоял из начальника отделения, 1 вахмистра и 19 унтер-офицеров²⁰³.

В 1905 г. количество унтер-офицеров Глуховского отделения было увеличено сначала до 25 человек²⁰⁴, а с 1911 г. – до 27 человек²⁰⁵. Обусловлено это было не только социально-политической обстановкой в стране, но и тем, что в 1905 г. произошло увеличение участка обслуживания отделения (до 269 верст) за счет линий за пределами Курской губернии. При этом участок обслуживания Глуховского отделения на территории Курской

²⁰⁰ РГИА. Ф. 350. Оп. 28 Д. 2. Л. 1.

²⁰¹ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 3-е сентября 1897 г. – СПб.: Типо-литография Отдельного штаба жандармов, 1897. – С. 83.

²⁰² Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 18-е сентября 1897 г. – СПб.: Типография Штаба Отдельного штаба жандармов, 1897. – С. 89.

²⁰³ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 3-е сентября 1897 г. – СПб.: Типо-литография Отдельного штаба жандармов, 1897. – С. 83.

²⁰⁴ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е марта 1905 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1905. – С. 118.

²⁰⁵ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 13-е октября 1911 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1911. – С. 120.

губернии до 1917 г. оставался неизменным²⁰⁶.

Конотопское жандармское полицейское отделение Московско-Киевского ЖПУ ж.д., дислоцировавшееся в г. Конотоп на протяжении 20 лет, с 1897 г. до 1917 г. обслуживало самый западный участок железнодорожной линии протяженностью 56 верст, проходивший по территории Курской губернии между двумя границами Курской (Путивльский уезд) и Черниговской (Конотопский уезд) губерниями с одной стороны, и границей между Курской (Путивльский уезд) и Харьковской (Сумской уезд) губерниями, с другой²⁰⁷. (См.: Приложение № 12)

Вместе с тем, станция Конотоп относилась к управлению Киево-Полтавской железной дороги²⁰⁸. На станции Грузское постоянно находился 1 унтер-офицер, на ст. Путивль – 2 унтер-офицера²⁰⁹.

Коренево-Курское жандармское полицейское отделение было создано в составе Орловского ЖПУ ж.д. в связи с реорганизацией Конотопско-Курского жандармского полицейского отделения Приказом по ОКЖ от 19 мая 1894 г. со штатной численностью 23 человека (1 начальник, 1 вахмистр и 21 унтер-офицеров)²¹⁰, затем, количество унтер-офицеров было увеличено до 28²¹¹ в связи с тем, что в 1897 г. произошло увеличение участка обслуживания отделения с 212 верст до 234 верст²¹². (См.: Таблица № 10, Приложение № 13)

²⁰⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 990. Л. 44.

²⁰⁷ РГИА. Ф. 350. Оп. 28. Д. 2. Л. 1.

²⁰⁸ ГАКО. Ф. 46. Оп. 60. Д. 22. Л. 4.

²⁰⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 990. Лл. 43–43 об.

²¹⁰ Там же. Оп. 22. Д. 239. Л. 54 об.

²¹¹ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е марта 1905 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1905. – С. 118.

²¹² Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 3-е сентября 1897 г. – СПб.: Типо-литография Отдельного штаба жандармов, 1897. – С. 83.

Таблица № 10

**Коренево-Курское жандармское полицейское отделение
Орловского ЖПУ ж.д. (с 1894 до 1897 г.),
Москосо-Киевского ЖПУ ж.д. (с 1897 до 1905 гг.)**

| № п п | Дата | Наименование ЖПУ ж.д. | Начальник управления | Участок обслуживания отделения (весь) | По территории губернии | Начальник отделения | Штат отделения |
|-------|------------------|-----------------------------------|-----------------------|--|---|-----------------------------|-------------------------|
| 1 | 1894, 15 июля | Орловское, кв. временно г. Москва | полковник Красовский | Московско-Киево-Воронежская ж.д. от 113 версты (вблизи ст. Глушково)) до ст. Винниково, включая станции и разъезды: Коренево, Колонтаевка, Артаково, Льгов, Лукашевка, Дьяконово, Рышково, а также ветви: от ст. Коренево на Рыльск включая разъезды Пушкарный и от ст. Коренево до ст. Суджа, включая ст. Снагость (212 верст) | | подполковник Бырдин | Вахм.1. Унт. -офиц. 21. |
| 2 | 1896 18 января | | | | | | |
| 3 | 1896, 16 октября | | | | | | |
| 4 | 1897, 18 января | | | | | | |
| 5 | 1897, 3 сентября | Московско-Киевское, кв. г. Москва | полковник Петров | Московско-Киево-Воронежская ж.д. от ст.Глушково до ст. Щигры, включая станции и разъезды: Коренево, Колонтаевка, Артаково, Льгов, Лукашевка, Дьяконово, Рышково, Винниково, Курскую городскую ветвь, Ноздрачево, Отрешково, Мелихово, Охочевка, а также ветви: от ст. Коренево на Рыльск включая разъезды Пушкарный и от ст. Коренево до ст. Суджа, (234 в.) | | ротмистр Немирович-Данченко | Вахм.1. Унт. -офиц. 28. |
| 6 | 1901, 10 апреля | | генерал-майор Пузанов | | | | |
| 7 | 1902, 25 апреля | | генерал-майор Петров | От ст. Коренево до ст. Щигры с ветвями: от ст. Рыльск до ст. Суджа и Курской городской и от ст. Охочевка Киево-Воронежской ж.д. до с. Колпны (291 в.) | От ст. Коренево до ст. Щигры с ветвями: от ст. Рыльск до ст. Суджа и Курской городской и от ст. Охочевка Киево-Воронежской ж.д. до с. Колпны (291 в.) | | |
| 8 | 1903, 15 января | | | | | | |
| 9 | 1904, 15 января | | | | | | |
| 10 | 1905, 10 марта | | | | | | |

Весь участок обслуживания Коренево-Курского жандармского полицейского отделения протяженностью 234 версты проходил по территории Курской губернии до 1904 г., а с 1904 г., когда протяженность всего участка обслуживания Коренево-Курского жандармского полицейского отделения составила 291 верст, по территории Курской губернии проходила

значительная его часть, протяженность 264 версты, за исключением участка пути от ст. Косоржа до Колпны, относившегося к территории Орловской губернии.

После 1905 г. Коренево-Курское жандармское полицейское отделение было расформировано, большая часть участка обслуживания отошла в ведение вновь созданного Рышковского жандармского полицейского отделения с штаб квартирой в г. Курске²¹³.

Курско-Воронежское жандармское полицейское отделение Орловского ЖПУ ж.д. (См.: Приложения № 14, 15) был создано приказом по Отдельному корпусу жандармов № 52 от 16 мая 1892 года. Штаб-квартира отделения располагалась в г. Воронеже. Отделение было призвано обслуживать сначала строившуюся, а затем введенную в эксплуатацию в 1893 г. линию от Курска до Воронежа. В штат отделения входили 1 начальник, 1 вахмистр и 21 унтер-офицеров²¹⁴. Отделение обслуживало участок пути Московско-Киево-Воронежской ж.д. от ст. Винниково до ст. Воронеж общей протяженностью 209 верст, из которых 133 версты проходили по территории Курской губернии²¹⁵. Курско-Воронежское отделение было реорганизовано в 1897 г., когда часть пути от ст. Винниково до ст. Щигры отошла в ведение Коренево-Курского жандармского полицейского отделения, а участок от ст. Щигры до ст. Лачиново к вновь созданному Ливно-Воронежскому отделению (См.: Приложения №№ 14, 15)²¹⁶.

Ливно-Воронежское отделение Московско-Киевского ЖПУ ж.д. образовалось с созданием Московско-Киевского ЖПУ ж.д. из Орловского

²¹³ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е марта 1907 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1907. – С. 120.

²¹⁴ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 3. Д. 2194. Лл. 29–29 об.

²¹⁵ Расписание наряда войсковой охраны Московско-Киевского ЖПУ ж.д. – СПб.: Типография ОКЖ, – 1915. – 302 с.

²¹⁶ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 3-е сентября 1897 г. – СПб.: Типо-литография Отдельного штаба жандармов, 1897. – С. 83.

ЖПУ ж.д. и реорганизацией Курско-Воронежского отделения в 1897 г. Приказом по ОКЖ от 21 января 1897 г. № 5 в ведение Ливно-Воронежского отделения отошла ветвь Московско-Киево-Воронежской ж.д. от ст. Щигры до ст. Воронеж, а также строящаяся линия от ст. Мармыжи до ст. Ливны²¹⁷. Общая протяженность участков обслуживания Ливно-Воронежского отделения составила 209 верст, из них по территории Курской губернии проходили участки обслуживания протяженностью 93 версты. Штат отделения до его расформирования в 1905 г. оставался неизменным и состоял из 1 начальника, 1 вахмистра и 28 унтер-офицеров²¹⁸. (См.: Приложения № 20, 21)

Мармыжское жандармское полицейское отделение Московско-Киевского ЖПУ ж.д. было организовано в результате реорганизации Ливно-Воронежского жандармского полицейского отделения железных дорог. Штаб-квартира отделения располагалась в губернском городе Воронеже²¹⁹, при том, что станция Мармыжи находилась в Щигровском уезде Курской губернии. Штат нового отделения был создан Высочайше утвержденным 24 декабря 1896 г. положением Военного Совета, объявленным в приказе по Военному ведомству от 9 января 1897 г. № 8 с одновременным назначением их на строящуюся железнодорожную линию²²⁰. Участок обслуживания Мармыжского отделения по территории Курской губернии полностью совпадал с участком обслуживания предшествовавшего ему Ливно-Воронежского отделения²²¹. Штат личного состава так же оставался

²¹⁷ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 990. Лл. 59–61.

²¹⁸ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е марта 1905 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1905. – С. 119.

²¹⁹ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 56. Д. 2. Л. 11.

²²⁰ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 242. Л. 19 об.

²²¹ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е марта 1907 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1907. – С. 120.

неизменным до 1911 г. включительно. С 1912 г. произошло сокращение унтер-офицеров с 28 единиц до 27²²². (См.: Приложения №№ 17, 18)

Валуйское жандармское полицейское отделение железных дорог Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. было создано приказом по Отдельному корпусу жандармов 20 июня 1896 г. № 86²²³ в связи с постройкой линии Елец-Валуйки, введенной в эксплуатацию в 1897 г.²²⁴ Штаб-квартира отделения располагалась в уездном городе Валуйки Воронежской губернии²²⁵. С 1909 г. Валуйское отделение перешло в ведение Харьковского ЖПУ ж.д.²²⁶ Штат нижних чинов отделения на протяжении всего периода существования составлял: 1 вахмистр и 18 унтер-офицеров. Лишь в 1909 г. отмечалось однократное увеличение на 1 унтер-офицера с последующем сокращение штатной единицы уже в 1910 г.²²⁷ Участок обслуживания отделения проходил по линиям Юго-Восточных железных дорог, из которых на территории Курской губернии относился участок от ст. Новый Оскол до ст. Старый Оскол протяженностью 64 версты²²⁸. После 1905 г. граница отделения прошла по станции Чернянка, что повлекло сокращение участка обслуживания отделения в границах Курской губернии всего до 22 верст, тогда как

222 Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е ноября 1912 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1912. – С. 122.

223 ГАРФ. Ф 110. Оп. 22. Д. 478. Лл. 48–48 об.

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

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

226 Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е октября 1909 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1909. – С. 157.

227 Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 26-е февраля 1910 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1910. – С. 157.

228 Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 16-е октября 1896 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1896. – С. 108.

территория обслуживания вне границ Курской губернии увеличилась на 27 верст. (См.: Приложения №№ 19, 22)

Сведения о том, что в зону обслуживания Острогожского жандармского полицейского отделения Харьковского ЖПУ ж.д. относился участок пути, проходивший по территории Курской губернии от ст. Новый Оскол до ст. Чернянка протяженностью 22 версты мы находим относительно 1907 г. Этот участок пути, ранее 1907 г. и после относился к ведению Валуйского отделения. Возможно, такое разграничение и временное отнесение участка линии от ст. Валуйки до ст. Чернянка было связано с штатными изменениями и оптимизацией участков обслуживания. В штате Острогожского отделения, дислоцировавшегося в уездном городе Острогожск Воронежской губернии, по состоянию на 20 января 1907 г. числился 1 начальник, 1 вахмистр и 19 унтер-офицеров²²⁹. (См.: Приложения №№ 20, 22)

Старо-Оскольское жандармское полицейское отделение Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. было создано приказом по Отдельному корпусу жандармов № 86 от 20 июня 1896 г. в 1896 г.²³⁰ ввиду начала строительства линии Елец-Валуйки Юго-Восточных железных дорог²³¹. После 1905 г. отделение перешло в ведение Харьковского ЖПУ ж.д.²³² Штат отделения на протяжении всего периода существования оставался неизменным и состоял из 1 вахмистра и 18 унтер-офицеров. Протяженность всех линий, входивших в зону ответственности отделения до 1905 г. составляла 178 верст, после – 219 верст, тогда как на территории Курской губернии до 1905 г. включительно

²²⁹ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е марта 1907 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1907. – С. 159.

²³⁰ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 478. Лл. 48–48 об.

²³¹ Последняя война императорской России и Курская губерния: социально-экономические процессы в провинции / А.Ю. Золотухин [и др.]. – Курск : Юго-Зап. гос. ун-т., 2014. – С. 53.

²³² Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е марта 1907 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1907. – С. 159.

в зоне ответственности находилась лишь железнодорожная станция Старый Оскол с небольшим отрезком пути в направлении Воронежа, а после добавился небольшой участок железнодорожного пути до ст. Чернянка, протяженностью 22 версты. (См.: Приложения №№ 21, 22)

Льгово-Брянское отделение Московско-Киевского ЖПУ ж.д. с 1902 г. обслуживало вновь построенную линию от ст. Льгов до ст. Брянск Московско-Киево-Воронжской ж.д. По территории Курской губернии протяженность железнодорожных линий, входивших в зону ответственности, составляла 72 версты в 1902 г. и 76 верст – с 1903 г. Штаб-квартира отделения, также располагалась на территории Курской губернии – в уездном городе Дмитриев. Отделение состояло из 1 вахмистра и 18 унтер-офицеров. В 1903 г. к штату отделения добавили еще 1 единицу из числа нижних чинов. К 1907 г. отделение было переименовано в Брянское (См.: Приложение №№ 23, 25).

Брянское жандармское полицейское отделение было образовано в результате реорганизации Льгово-Брянского отделения Московско-Киевского ЖПУ ж.д. Дислоцировалось в городе Брянске Орловской губернии²³³. С 1907 г. в ведении отделения находилось 209 верст линии Московско-Киево-Воронежской ж.д., из них по территории Курской губернии проходил участок протяженностью 76 верст²³⁴. Штат отделения на протяжении всего периода существования оставался неизменным и состоял из 1 вахмистра и 19 унтер-офицеров²³⁵. (См.: Приложение № 24, 25)

Рышковсковским жандармским полицейским отделением Московско-Киевского ЖПУ ж.д. после 1907 г. стало именоваться Коренево-Курское отделение. (См.: Таблица № 11, Приложение № 26)

²³³ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 56. Д. 2. Л. 13.

²³⁴ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е июля 1894 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1894. – С. 98.

²³⁵ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е октября 1915 г. – СПб : Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1915. – С. 128.

Таблица № 11

Рышковское жандармское полицейское отделение

Московско-Киевского ЖПУ ж.д.

| № п п | Дата | ЖПУ ж.д. | Начальник управления | Участок обслуживания отделения (весь) | По территории губернии | Начальник отделения | Штат отделения |
|-------|------------------|-----------------------------------|----------------------|--|------------------------|---------------------|---------------------------|
| 1 | 1907, 20 января | 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. - офиц. 28. |
| 2 | 1909, 10 октября | | 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 февраля | | | 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.) | | | |
| 4 | 1911, 13 октября | | | | | | |
| 5 | 1912, 15 ноября | | | генерал-майор Маас | | | |
| 6 | 1914, 15 октября | | | | | | |
| 7 | 1915, 15 октября | | | | | | |

Штаб квартира Рышковского отделения находилась в губернском городе Курске²³⁶. Штат отделения составили 1 начальник, 1 вахмистр и 28 унтер-офицеров²³⁷, с 1912 г. – 29 унтер офицеров²³⁸. В ведении отделения находились участки пути Московско-Киево-Воронежской ж.д. от ст. Артаково до ст. Щигры с ветвями: от ст. Рыльск до ст. Суджа протяженностью 59 верст²³⁹ и от ст. Охочевка до ст. Колпны и Курской городской ветвью²⁴⁰,

²³⁶ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 56. Д. 2. Л. 7.

²³⁷ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 13-е октября 1911 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1911. – С. 121.

²³⁸ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е ноября 1912 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1912. – С. 122.

²³⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 3 Д. 2194. Лл. 1–1 об.

²⁴⁰ РГИА. Ф. 350. Оп. 28 Д. 2. Л. 1.

общей протяженностью 290 верст²⁴¹. Участки обслуживания Рышковского жандармского полицейского отделения занимали центральные районы Курской губернии и не выходили за его границы, за исключением ветви от ст. Косоржа до Колпны, относившейся к территории Орловской губернии.

Сумское жандармское полицейское отделение Кременчугского ЖПУ ж.д. было вновь создано в 1904 г. в связи с постройкой железнодорожной линии от Белгорода до Сумы. Штаб-квартира отделения располагалась в г. Сумы Харьковской губернии²⁴². Штат отделения с момента создания не изменялся и состоял из 1 вахмистра и 21 унтер-офицеров. В зону ответственности отделения входили участки пути Южных железных дорог (до 1907 г. Курско-Харьково-Севастопольской ж.д.) общей протяженностью от 208²⁴³ до 216²⁴⁴ верст. По территории Курской губернии проходила линия от ст. Белгород через станцию Готня до границы Курской губернии с Сумским уездом Харьковской губернии. (См.: Приложения №№ 27, 28)

К северу от Льгова через станции Деревеньки, Локинская, Суджа, Псел, Юсупово, Готня, Кулиновка, Новоборисовка, Хотмыжск в 1911 г. протянулась линия Северо-Донецкой железной дороги, участок которой обслуживало Основское жандармское полицейское отделение с дислокацией в г. Харьков и входившее в состав Кременчугское ЖПУ ж.д.²⁴⁵. Об основании отделения было объявлено в Приказе Кременчугского ЖПУ ж.д. от 27 августа 1910 г. №

²⁴¹ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е марта 1907 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1907. – С. 120.

²⁴² Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е апреля 1904 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1904. – С. 81.

²⁴³ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е марта 1905 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1905. – С. 101.

²⁴⁴ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е октября 1915 г. – С. 111.

²⁴⁵ РГИА. Ф. 350. Оп. 11. Д. 3. Л. 2.

112²⁴⁶. Штат отделения состоял из 1 начальника, 1 вахмистра и 18 унтер-офицеров. В зону ответственности отделения относился участок протяженностью 280 верст, из них по территории Курского губернии проходил путь протяженностью 152 версты²⁴⁷. (См.: Приложения 29, 30)

Таким образом, 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), относящихся 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), относившихся к 4 ЖПУ ж.д. (Московскому, Московско-Киевскому, Харьковскому, Кременчугскому). Участок обслуживания Харьково-Царицынского жандармского полицейского управления к указанному периоду отошел в ведение Харьковского ЖПУ ж.д. Таким образом, в результате развития сети железных дорог, роста интенсивности перевозок жандармские полицейские отделения укрупнялись, делились, меняли свою 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-Царицынское, Кременчугское. (См.: Приложения № 4, 31)

²⁴⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 624. Л. 134. Лл. 42–42 об.

²⁴⁷ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е октября 1915 г. – С. 113.

На основе рассмотренных материалов можно сделать 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 многочисленным элементом железнодорожной полиции, однородными по организации. 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 и ликвидации. Установлены наименования этих отделений (всего 19) и управлений (всего 6).

Исторический опыт показывает, что границы участков обслуживания жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д определялись с учетом характера объекта оперативного обслуживания – железнодорожного транспорта, не совпадали с административными границами губерний, что позволяло жандармским-полицейским подразделениям действовать за пределами административной единицы. Сложившаяся структура жандармских полицейских отделений, построенная по линейному принципу, была оптимально сбалансированной для реализации своих функций, так как границы участков обслуживания определялись не территориальными границами губернии, а линиями железных дорог в их прямой доступности от места дислокации отделения. Принцип доступности участков обслуживания от местонахождения головного подразделения позволял выдвигаться на место происшествия в самое короткое время, в том числе, с использованием объектов транспорта. Территориальные границы губернии если при разграничении участков обслуживания жандармских полицейских отделений железных дорог учитывались, то далеко не в первую очередь, а по остаточному принципу, как, например, между Харьковской и Курской губернии на линии Белгород-Харьков, тогда как административная граница между Курской и губерниями: Черниговской, Орловской, Воронежской, Харьковской (на линии Ворожба-Буды, Ворожба-Льгов) не разграничивала

участки обслуживания жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д. Таким образом, система жандармского-полицейского обеспечения деятельности железных дорог на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX вв. складывалась по линейному принципу организации службы вне связи с административными границами Курской губернии, что позволяло жандармским-полицейским подразделениям ЖПУ ж.д. действовать на линиях железных дорог в соответствии с их спецификой.

Глава 2. Механизм и основные направления деятельности жандармских полицейских подразделений.

2.1. Унтер-офицеры как основа кадровой структуры жандармских железнодорожных подразделений.

Эффективность деятельности жандармской железнодорожной полиции во много определялась не только системой внешних взаимосвязей и взаимодействий, но и уровнем внутренней организации ее подразделений.

Специфические условия несения службы, сложность объекта обслуживания – железной дороги, предопределили особые требования к кадрам жандармской железнодорожной полиции. Высоким кадровым потенциалом для Отдельного корпуса жандармов обладала армия. По этому поводу А. Спиридович писал: «соответствующий контингент лиц могла дать только русская армия, всегда служившая верой и правдой своим государям, создавшая им славу, ковавшая величие и могущество России»²⁴⁸.

Из Правил для приема офицеров в отдельный корпус жандармов, приводимых К. Козьминым, следует, что на офицерские должности в жандармские полицейские отделения могли поступить только «офицеры, принадлежащие по образованию к первому разряду и прослужившие в офицерских чинах в строю не менее 3-х лет», не допускались на службу в корпус офицеры, «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»²⁴⁹. Такие ограничения были продиктованы стремлением

²⁴⁸ Спиридович А.И. Записки жандарма / А.И. Спиридович. – М.: Фонд творч. инициатив, 1991. – С. 35.

²⁴⁹ Козьмин К. Правила для приема офицеров в отдельный корпус жандармов / К. Козьмин. – Казань : Типография П.И. Кидалинского, 1899. – С. 3–5.

беречь чистоту рядов, не допустить ни в малейшей степени проявления сепаратизма, для сохранения единства российской государственности.

Для приема в корпус жандармов начальники ЖПУ ж.д. наводили справки о предполагаемых кандидатах. Особое значение имели нравственные качества, репутация среди коллег по прежнему месту службы и характеристики от начальников, а так же выяснялись причины, понуждавшие кандидата оставить прежнее место службы. Затем кандидату необходимо было пройти предварительные испытания, заключающиеся в письменном экзамене, целью которого было определение его общего развития, в том числе, знание им иностранных языков²⁵⁰. Насколько был строг отбор, говорит тот факт, что в 1871 г. для поступления в корпус жандармов подали прошения 172 офицера, а из них отобрали 21, признаны способными к службе 6 чел.²⁵¹ Дело в том, что в отличие от территориальных коллег, жандармский полицейский зачастую находился на некотором удалении от непосредственного начальства и в большинстве ситуаций, которые происходили на объектах железнодорожного транспорта, в том числе и нештатных, он должен был свободно ориентироваться и принимать наиболее оптимальные решения.

Структура жандармских полицейских подразделений железных дорог представляла собой кадровую вертикаль. Основной силой, с которой имели дело пассажиры и работники железнодорожного транспорта, были унтер-офицеры, входившие в состав наружной службы жандармской железнодорожной полиции, с обязанностями которых была связана реализация основных направлений деятельности жандармской железнодорожной полиции.

²⁵⁰ Козьмин К. Указ. соч. – С. 6–8.

²⁵¹ Лаврик Т.М. Политика по формированию кадрового состава жандармерии на рубеже XIX–XX вв. / Т.М. Лаврик // Вестник Тамбовского государственного университета. – 2008. – № 8. – С. 299.

Для исполнения возложенных обязанностей жандармский унтер-офицер должен был находиться при той станции, которая была назначена ему как местожительство. Кроме этого он пешком, не менее двух раз в месяц, должен был осматривать вверенный ему участок, знать все ночлежки, питейные заведения и места сбора служащих вдоль железной дороги. Протяженность участков отделения (200 верст и более) затрудняла управление нижними чинами, организацию контроля за ними и оказание им помощи в случаях, не терпящих отлагательства. 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. Так, 6 июля 1907 г. в полуверсте от ст. Конотоп Московско-Киево-Воронежской ж.д. обнаружен убитым состоявший на сверхсрочной службе Конотопского отделения унтер-офицер Николай Гусак. В него было произведено из браунинга 5 выстрелов, из которых 3 оказались смертельными²⁵². 2 декабря 1907 г. на ст. Альма Южных ж.д. был убит унтер-офицер Севастопольского отделения неустановленным лицом в упор из охотничьего ружья в 4 час. 30 мин. утра, когда на станции был лишь один дежурный железнодорожный агент²⁵³.

Военная организация службы предполагала, что на сверхсрочную службу в жандармские полицейские отделения, как правило, зачислялись унтер-офицеры, состоявшие в запасе армии с обязательством прослужить на таковой не менее 5 лет. Об этом свидетельствуют многочисленные приказы ЖПУ ж.д., в частности № 48 от 15 сентября 1899 г.²⁵⁴, № 12 от 25 января 1911 г.²⁵⁵ и др. По завершении этого срока сверхсрочная служба в жандармских полицейских подразделениях продлевалась ежегодно

²⁵² ГАРФ. Ф. 110. Оп. 2. Д. 12473. Лл. 1–1 об.

²⁵³ Там же. Д. 12989. Лл. 1–1 об.

²⁵⁴ Там же. Д. 481. Л. 48.

²⁵⁵ Там же. Д. 12473. Д. 135. Л. 4.

приказами по ЖПУ ж.д. на основании ст.ст. 46 и 49 книги VI Свода военных постановлений 1869 г.²⁵⁶ Офицерским чинам ЖПУ ж.д. это давало возможность избавлять подразделения от нерадивых и неспособных унтер-офицеров, а для нижних чинов такое обстоятельство было действенным напоминанием о власти над ними их непосредственных начальников и необходимости постоянного совершенствования для соответствия занимаемой должности. Архивные документы свидетельствуют о том, что, начиная с шестого года, срок службы унтер-офицеров продлевался на 1 год. Этот процесс прекращался лишь увольнением. Так, например, 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 следующие унтер-офицеры: Владимир Гревцев – на 10 год службы; Егор Гуторов – на 15 год службы; Иван Третьяков – на 24 год службы; Григорий Полянский – на 16 год службы²⁵⁷. Кроме того, на сверхсрочную службу принимались как служащие различных войсковых частей, так и отставные унтер-офицеры. Приказом по Орловскому ЖПУ ж.д. № 74 от 1 июня 1892 г. на сверхсрочную службу в Курско-Воронежское отделение были зачислены отставные унтер-офицеры Московско-Брестского ЖПУ ж.д. Петр Котов и Иосиф Артамонов, служивший унтер-офицером в лазаретной команде Л.Г. Коннаго²⁵⁸.

Вместе с тем, основное кадровое звено вновь создаваемых жандармских полицейских подразделений формировалось за счет переводом служащих ЖПУ ж.д. из уже действовавших подразделений. При формировании Валуйского и Старо-Оскольского отделений штат личного состава единовременно был сформирован почти на 50 % за счет действовавших унтер-офицеров того же управления²⁵⁹.

²⁵⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 2. Д. 135. Лл. 4 об., 10 об.; Там же. Оп. 22. Д. 624. Лл. 49, 134.

²⁵⁷ Там же. Оп. 22. Д. 135. Л. 16 об.

²⁵⁸ Там же. Д. 238. Л. 31 об.

²⁵⁹ Там же. Д. 478. Л. 54 об.

Между действовавшими отделениями происходила постоянная ротация кадрового звена низшего уровня – унтер-офицеров. Приказом Орловского ЖПУ ж.д. от 1 июля 1892 г. № 90 в Курско-Воронежское отделение были переведены из Московского отделения: 4 человека; из Курского отделения: 4 человека; из Царицынского отделения: 3 человека; Из Курско-Конотопского отделения: 1 человек²⁶⁰. Т.е. штатные единицы 21 унтер-офицеров вновь созданного Курско-Воронежского отделения были замещены 16 действующими и двумя запасными унтер-офицерами. Переводы осуществлялись как внутри управлений, так и между управлениями. Так, например, унтер-офицеры Константиновского отделения Иван Ефременко и Антон Вацурыб 31 января 1911 г. были переведены в вновь создаваемое Основское отделение внутри Кременчугского ЖПУ ж.д., Андрей Савенко 24 января 1911 г. был переведен из Виленского управления с назначением его в то же Основское отделение Кременчугского ЖПУ ж.д.²⁶¹ Таким образом, 80 % штата личного состава вновь создаваемых отделений формировалось за счет унтер-офицеров, имевших практический опыт в иных подразделениях ЖПУ ж.д. и понимавших специфику деятельности жандармской железнодорожной полиции. Такое решение позволяло вновь созданному отделению оперативно приступать к решению стоявших задач, что было особенно актуальным в период широкомасштабных строительных работ и ввода новых линий в эксплуатацию.

Зачастую унтер-офицеры переводились из отделения в отделение с низшим окладом, что свидетельствует о том, что перевод осуществлялся на равнозначную должность и был продиктован исключительно служебной необходимостью, а не продвижением по службе. Кроме того, перевод на равнозначную должность на другую станцию, в другое отделение и даже управление воспринимались не только как мера вынужденная, служебная, но и как мера дисциплинарного характера. Практика переводов унтер-офицеров

²⁶⁰ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 238. Лл. 39–39 об.

²⁶¹ Там же. Д. 135. Л. 4–4 об.

«для пользы службы» была широко распространена. Например, приказом начальника Кременчугского ЖПУ ж.д. № 32 от 1 марта 1911 г. унтер-офицеры отделений: Основского - Антон Вацюряб и Константиновского - Григорий Окунев для пользы службы были переведены: первый в Константиновское и второй в Основское отделения²⁶², или приказом Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. № 5 от 10 января 1899 г. унтер-офицеры ст. Купянск город Гавриил Улановский и ст. Валуйки Петр Чехлыстов для пользы службы переместились один на место другого с помещением обоих на общественные квартиры²⁶³. Начальники отделений очень энергично использовали возможность перемещения подчиненных им унтер-офицеров между станциями по представлениям на имя начальника управлений. Так, начальник Старо-Оскольского отделения ротмистр Ларионов в течение 5 дней после своего назначения на должность ходатайствовал перед начальником управления о перемещениях между подразделениями двух унтер-офицеров, а в последующий год – еще восьми²⁶⁴.

Вахмистр отделения руководствовался всеми правилами и постановлениями для унтер-офицеров ЖПУ ж.д., при этом являлся самым старшим среди них. На эту должность назначались унтер-офицеры, положительно зарекомендовавшие себя на службе. Так, например, вахмистром Старо-Оскольского отделения 16 февраля 1899 г. был назначен Ефим Бондаренко, «как прослуживший в корпусе жандармов более 6 лет и по удостоверению начальника отделения, выдающийся отличным поведением, хорошей грамотностью и полным знанием службы»²⁶⁵, 9 сентября 1905 г. в то же отделение и с той же формулировкой был назначен унтер-офицер Михаил Кичаев²⁶⁶. Вахмистр обязан был передавать унтер-офицерам все

²⁶² ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 135. Л. 12.

²⁶³ Там же. Д. 481. Лл. 2–2 об.

²⁶⁴ Там же. Д. 482. Л. 22 об.

²⁶⁵ Там же. Д. 481. Л. 14.

²⁶⁶ Там же. Д. 487. Л. 48.

распоряжения и приказание начальника отделения и следить за сохранением порядка, поведением унтер-офицеров на службе и в быту, точным исполнением ими возложенных на них обязанностей. Вахмистр отделения занимался обучением унтер-офицеров, вел учет и распределял наряды на службу нижних чинов, заботился об исправном состоянии казенных вещей, отвечал за наличие форменного обмундирования унтер-офицеров. В помощь ему для исполнения этих и других обязанностей назначался один из наиболее подготовленных унтер-офицеров. Вахмистр отделения не имел права вести самостоятельную переписку, однако, в случае отсутствия начальника отделения, он мог его временно заменить: вскрыть корреспонденцию и от его имени дать ответ²⁶⁷.

Унтер-офицеры редко уходили в отпуск, лишь по необходимости. Уходя в отпуск, по собственной инициативе возвращались из него обратно на службу не только в срок, но и досрочно. Связано это было с тем, что денежное содержание на период их нахождения в отпуске им не полагалось (на основании ст. 638 ч. II книги VII Свода военных постановлений 1869 г.). В случае, если унтер-офицер получал жалованье за период нахождения в отпуске, то эти суммы подлежали взысканию с него²⁶⁸.

Комплектование частей Корпуса жандармов людьми всех родов войск требовала совместных упражнений²⁶⁹ и организации служебной подготовки в каждом жандармской полицейском отделении на постоянной основе. Обязанность по обучению личного состава возлагалась на начальника отделения, непосредственной организацией заведовал вахмистр отделения. Контроль за качеством подготовки личного состава осуществлял начальник управления в рамках плановых строевых смотров и внеплановых выездов в

²⁶⁷ 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. 114–115.

²⁶⁸ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 485. Лл. 48–58.

²⁶⁹ Там же. Д. 487. Лл. 21–22 об.

подчиненные им подразделения. Отсутствие практики строевого дела проявлялось на строевых смотрах в виде заметной суетливости в строю при поворотах, движении и шашечных приемах. Так, например, в одном отделении при неловком повороте унтер-офицер повредил шпорой сапог, в другом – при шашечном приеме причинил себе незначительный порез пальца²⁷⁰. Кроме того, и обстоятельства военного времени вынуждали начальников отделений усиливать строевую подготовку, для чего пользовались всеми случаями к сбору нижних чинов. Строевая подготовка должна была проводиться без ущерба для повседневной жандармской полицейской службы. Ежегодные смотры подчиненного состава организовывали начальники ЖПУ ж.д. в заранее определенном месте и времени. Для этого весь личный состав управления во главе с начальниками своих отделений выезжали в указанное место, за исключением 4-х человек на отделение, которых разрешалось оставлять «для домашнего расхода», т.е. для обычного несения службы. На железной дороге заказывали вагоны для перевозки нижних чинов и имущества в указанные места. Брли с собой все обмундирование, вооружение, все дела и книги за прошедший год и все руководства, значившиеся в описях отделения²⁷¹. Нижние чины проводили учебные стрельбы из револьверов, предварительно осматривая их исправность. Начальники отделений проверяли знания нижними чинами теории стрельбы, порядок сборки и разборки револьверов. Проводились строевые занятия, в ходе которых особое внимание обращалось на ранжир, выправку, повороты, маршировку, ломку фронта и сабельные приемы. Стрельба производилась в соответствии с порядком, установленным Высочайше утверждаемыми наставлениями, которые меняли требования к качеству подготовки. Так, например, в 1896 г. стреляли шестью патронами²⁷²,

²⁷⁰ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 487. Л. 21 об.

²⁷¹ Там же. Д. 479. Лл. 52–52 об.

²⁷² Там же. Лл. 17 об.–18.

а с 1899 г. – семью²⁷³. Однако, если в упражнениях без времени с 25 и 40 шагов дополнительным патроном не усложняли задачу, то упражнение на время, которое и в первом и во втором случае было ограничено 30 секундами, требовало большей расторопности от жандармских полицейских. Средняя результативность стрельбы по всем упражнениям составляла 58 %. При этом, лучше всего у жандармских чинов получались упражнения с 25 метров, где средняя результативность составляла 65,25 % (без времени) и 60 % (на время). Наибольшее затруднение вызывала стрельба с 40 метров. Наилучший результативность в 1903 г. показало Валуйское отделение (74 %), минимальную – Старо-Оскольское отделение (39 %)²⁷⁴. Выработка навыков стрельбы из огнестрельного оружия представляла особую важность для чинов жандармских полицейских подразделений железных дорог в связи с тем, что службу несли с огнестрельным оружием и часто приходилось применять полученные навыки на практике.

Осмотр начальником Харьковско-Царицынского ЖПУ ж.д. в 1896 г. вверенных ему отделений показал: нижние чины всех отделений имели вид здоровый и молодцеватый, претензий никем заявлено не было; фронтовое образование во всех отделениях велось по уставам, сабельные приемы, повороты, маршировка и ломка фронта делались правильно и хорошо, отличались щеголеватостью; мундирная одежда, оружие и снаряжение во всех отделениях было сбережено хорошо; цейхгаузы всех отделений содержались в полном порядке; имелись затруднения в Валуйском и Старооскольском отделениях с правовой подготовкой, что было вызвано значительным количеством вновь поступивших на службу, это же обстоятельство стало причиной низких знаний сборки и разборки револьверов, а равно названия частей таковых; письменные практические работы подтвердили достойную выработку почерков и грамотности. Проверка канцелярий жандармских пунктов и начальников отделений

²⁷³ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 484. Л. 16 об.

²⁷⁴ Там же. Д. 485. Л. 33.

показала, что документы, в целом, унтер-офицерами и начальниками отделений велись правильно²⁷⁵. В связи с тем, что жандармские унтер-офицеры несли службу на виду у публики, их внешний вид должен был быть бравым, олицетворять собой государственную власть. Манера поведения, аккуратность почерка, исправность и чистота форменного обмундирования – все должно было служить к пользе и укреплению авторитета службы.

Следует отметить, что в тех отделениях, по которым в 1896 г. были выявлены недостатки, в 1900 г. по этим же вопросам начальником управления даны следующие оценки: «сборку и разборку револьверов нижние чины знали <...>, прекрасные ответы давали в <...> Старооскольском отделении <...>, – и далее, он дал характеристику личному составу при объявлении результатов осмотра отделений: «считаю долгом выразить искреннюю признательность гг. офицерам за их труды и уверен, что в будущем вверенные им части представятся еще в лучшем виде. Нижних чинов благодарю за их службу и честное отношение к своим обязанностям»²⁷⁶.

Унтер-офицеры приходили из разных видов войск, что вызывало сложности при их совместных учениях, требовалась усиленная подготовка. Вместе с тем строевая подготовка не ставилась на первое место, основное внимание уделялось ежедневной жандармской полицейской службе, где строевые навыки были не так важны. Теоретическая часть подготовки жандармских унтер-офицеров ЖПУ ж.д. состояла из ряда вопросов, которые они должны были хорошо уяснить для применения на практике, например, к вопросам общего характера относились: какие обязанности законом были возложены на унтер-офицеров и какими правами они пользовались; что должно быть известно унтер-офицеру на участке обслуживания; в каких случаях допускалось употребление в дело оружия; от кого унтер-офицеры обязаны были принимать поручения и указания по исполнению служебных своих обязанностей; кому унтер-офицеры оказывали законное содействие и

²⁷⁵ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 478. Лл. 86–87 об.

²⁷⁶ Там же. Д. 482. Лл. 21–21 об.

т.д. К вопросам, связанным с охраной личной и имущественной безопасности, тишины, порядка и спокойствия, относились следующие: на что при осмотре участков обращать внимание; как делать ночные обходы станций и для чего; как поступать в случаях беспорядков; какие документы должны иметь при себе пассажиры и лица, проживавшие в полосе отчуждения; порядок торговли в поездах и на станциях (продуктами питания, спиртными напитками и печатной продукцией); порядок действий унтер-офицеров при хождениях по рельсам посторонних лиц, бродячего скота а также при авариях, сходах и чрезвычайных ситуациях и т.д. К особым обязанностям унтер-офицерам относились следующие вопросы: порядок конвоирования; обеспечение правопорядка при воинских перевозках и происшествиях с воинскими чинами, чинами общей полиции и различными ведомствами; наблюдение за иностранными лицами и поданными и т.д. В вопросах исследования проступков и преступлений унтер-офицеры должны были понимать: кому принадлежит судебная власть; в чем разница между мировыми судьями, земскими начальниками, городскими и уездными членами окружного суда, судебной палатой и Сенатом по рассмотрению ими дел; кто вправе производить предварительное расследование, в том числе и при совокупности преступлений; порядок задержания преступников и нарушителей; порядок изъятия и хранения вещественных доказательств; взаимодействие с чинами общей полиции, судебными следователями и надзирающими органами при производстве дознаний отдельных следственных действий и т.д. Кроме того, существовали обязанности унтер-офицеров знать правила, предусмотренные общим Уставом Российских железных дорог, например, в каких случаях железная дорога может отказать в перевозке пассажиров, багажа, грузов; обязательные реквизиты проездных документов; порядок действий в отношении безбилетных пассажиров; порядок приемки груза к перевозке по железным дорогам и порядок выдачи его получателю; порядок содействия железнодорожных служащих чинам жандармских полицейских подразделений железных дорог и их обязанности; правила движения по железным дорогам; содержания и охраны железных

дорог; правила эксплуатации подвижного состава и движения императорских поездов и т.д. Изучая дисциплинарный устав, жандармские полицейские разбирались с такими вопросами, как воинская дисциплина, власть вахмистра, начальников отделения и управления, основания привлечения к дисциплинарной ответственности. Из уставов внутренней и гарнизонной службы жандармские чины получали информацию о порядке прохождении ими службы, участии в парадах и смотрах, обязанностях на пассажирских и грузовых станциях, предоставлении им отпусков, оказании медицинской помощи, увольнении и т.д.²⁷⁷

Старшие по службе не только нормативными документами, но и живым словом и примером обучали нижних чинов, внушая им сознание важности жандармской полицейской службы. При занятиях с нижними чинами обращалось внимание на отчетливое понимание ими обязанностей по отношению к офицерам, проезжавшим или находившимся на железных дорогах, так как малейшее отступление от утвержденных правил могло отразиться самым печальными последствиями для службы унтер-офицера. Нижним чинам предписывалось быть всегда подготовленным к обязанностям, возложенным инструкцией по охране императорских поездов. Движение экстренного поезда на всякой линии могло быть назначено совершенно неожиданно и кроме того, могла потребоваться экстренная командировка унтер-офицеров на чужую линию. Составление коммерческих протоколов требовалось вестись сознательно и внимательно, так как цифры и обстоятельства, заносимые в них унтер-офицерами, имели весьма существенное и, пожалуй, единственное значение при решении судом по ним гражданских исков. Дела о телесных увечьях и смертельных случаях требовали внимательно составления протоколов осмотра, выяснения личности и положений пострадавших на месте происшествия. При опросах

²⁷⁷ Перечень Вопросов для проверки знаний унтер-офицерами жандармских полицейских управлений железных дорог, их обязанностей к Своду узаконений, распоряжений и указаний для нижних чинов жандармских полицейских управлений железных дорог. [б. г.], [б. и.], 1893. – 51 с.

свидетелей всесторонне выяснялась причина повреждения: собственная неосторожность пострадавшего или невнимательное действие железнодорожного служащего. Все акты нижних чинов по таким делам за исключением особо срочных, требовавших подписания на месте участвовавших в следственных действиях лиц, в черновом виде до отправления по подсудности просматривались начальниками отделений и, в случае необходимости, дополнялись ими. Таким образом, к судебным властям поступали документы, не вызывавшие дополнительных вопросов. Такой порядок являлся залогом того, что протоколы и акты, исходившие от чинов жандармских полицейских подразделений железных дорог, судебные лица считали «осмысленными», а чинов этих подразделений «хорошо подготовленными к производству дознаний»²⁷⁸. Современные исследователи, например, А.И. Мурашко, ссылаясь на материалы прокурорских надзоров, также отмечает, что качество дознаний железнодорожных жандармских унтер-офицеров не уступало дознаниям любых судебных следователей²⁷⁹.

Приведенные факты свидетельствуют о том, что руководители жандармских полицейских подразделений железных дорог способны были правильно организовать эффективное обучение личного состава, в том числе и тех нижних чинов, грамотность и строевая подготовка которых оставляли желать лучшего. Таким образом, положительная тенденция была явной даже среди вновь прибывших чинов, не имевших богатого опыта службы в подразделениях жандармской железнодорожной полиции. Прослеживается правильная система ознакомления вновь поступающих на службу с их служебными обязанностями путем передачи их на попечение опытным старослужащим унтер-офицерам и вахмистрам. Положительный результат мог быть достигнут менее чем за год при постоянном и внимательном чтении

²⁷⁸ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 487. Лл. 21–22 об.

²⁷⁹ Мурашко А.И. Первоначальная профессиональная подготовка железнодорожных жандармов Российской империи / А.И. Мурашко // Актуальные проблемы юридического образования : сб. науч. тр. – Минск. – 2016. – С. 176.

и переписывании имевшихся в каждом отделении протоколов и актов, составленных унтер-офицерами. Кроме того, все унтер-офицеры были снабжены руководствами и справочными книгами, помогавшими им разбираться в делах²⁸⁰. За зубривание статей уставов, законов или справочной книжки не требовалось. Роль старших сводилась к тому, чтобы дать понимание и разъяснения о важнейших обязанностях жандармской полицейской службы. Конечный результат зависел от честного отношения к службе как самих унтер-офицеров, так и их руководителей, которые, в свою очередь, учились тем же путем, при том, однако, условии, что к усвоению грамотности их побуждало сознание необходимости, полное желание и даже упорство достигнуть намеченной цели и, наконец, любовь к полицейскому делу.

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»²⁸¹, то к жандармской полицейской службе на железных дорогах допускались только испытанной нравственности офицеры и унтер-офицеры, хорошо зарекомендовавшие себя на военной службе. «Люди гордились своей профессией <...> Образ жандарма-палача не выдерживает сколько-либо серьезной критики <...> При наличии строгого прокурорского надзора, негативного отношения к жандармам большей части либеральной интеллигенции и прессы, любой незначительный инцидент, просто неуважительное отношение к гражданам, не говоря уже о методах физического насилия, был бы широко использован против Корпуса, а после 1906 – наверняка стал бы предметом обсуждения в Государственной Думе», –

²⁸⁰ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 487. Л. 22.

²⁸¹ Тарасов И.Т. Полиция в эпоху реформ / И.Т. Тарасов. – М.: Типография А.И. Мамонова и К°, 1885. – С. 51.

пишет В.М. Горяинов²⁸². Вместе с тем, «часть российского прогрессивного общества второй половины XIX – начала XX безразлично относилось ко всем видам полиции, в том числе и жандармской, рассматривая их действия буквально под микроскопом», – добавляет А.В. Перегудов²⁸³. В этих условиях чины жандармских полицейских отделений, поставленные законом блюсти в пределах железных дорог порядок, сами были обязаны служить первым примером такого порядка. Им предписывалось везде, как на службе, так и в быту вести себя сообразно воинскому званию, то есть, по выражению Л.А. Тимофеева: «в непоколебимой верности Престолу охранять пользу службы Его императорского величества, быть всегда строгими к своему поведению, неукоснительно исполнять обязанности воинской дисциплины, высоко чтить свое звание и честно, бескорыстно нести службу, а когда потребуется, то с полным самоотвержением и не задумываясь жертвовать жизнью и здоровьем своим ради спасения и помощи ближнего»²⁸⁴.

Следует сказать, что социальная зрелость и осознанный выбор нравственных ценностей были ключевым фактором в подборе и деятельности кадрового состава чинов жандармской железнодорожной полиции. Ф.Ф. Дубисс-Корчак, занимавший разные должности в МВД, писал: «людей вполне способных и пригодных к полицейской службе также трудно найти, как трудно между монахами указать на действительного подвижника», а дальнейшая полицейская служба окончательно убедила его в том, что

²⁸² Горяинов В.М. Исторические аспекты деятельности корпуса жандармов Российской империи в XIX – начале XX веков: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Горяинов, Владимир Михайлович. Кур. гос. техн. ун-т. – Курск, 2001. – С. 109.

²⁸³ Перегудов А.В. Эволюция представлений о мундире среди чинов отдельного корпуса жандармов / А.В. Перегудов // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. Электронный научный журнал. – 2017. – № 3. – С. 178.

²⁸⁴ 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. 10.

«настоящий полицейский чиновник, если и не выше подвижника, то его синоним»²⁸⁵.

Жандармские полицейские высоко ценили свое звание. Унтер-офицер, будучи призван законом для полицейского наблюдения на определенном участке железной дороги, должен был для пользы дела суметь себя так поставить в среде окружающих лиц, чтобы те сами ему во всем оказывали содействие по доброй воле. Для того он должен был заслужить их полное доверие и расположение, что достигалось ровным и справедливым отношением ко всем, строгой вежливостью и приличием к публике и служащим. К людям, поставленным выше себя, т.е. начальствующим агентам, унтер-офицер, не унижая своего звания и достоинства, должен был относиться почтительно, в особенности в глазах низших и подчиненных служащих. Если же начальствующий агент железной дороги позволял себе грубость по отношению к жандармскому унтер-офицеру или резко и непочтительно обходиться с ним, или требовать тоном приказаний каких-либо полицейских распоряжений, то жандармскому унтер-офицеру рекомендовалось, не вступая с ним в споры и пререкания, напомнить ему о том, что он не состоит в подчинении железнодорожных агентов, а затем доложить об этом своему начальнику отделения. В общении с низшими служащими жандармский унтер-офицер, хотя и должен был быть строгим и требовательным, однако ему предписывалось не злоупотреблять своим правом и не придирается, а, напротив, добиться полного уважения их, чтобы они сами приходили к нему за советами и указаниями. Словом, жандармский унтер-офицер был поставлен на железной дороге так, «чтобы все окружающие, то есть публика и железнодорожные служащие, видели в нем полезного защитника и хранителя общественного порядка и

²⁸⁵ Борисов А.В., Малыгин А.Я., Мулукаев Р.С. Российская империя : История полиции / А.В. Борисов, А.Я. Малыгин, Р.С. Мулукаев. – М.: РИПОЛ классик, Де'Либри, 2014. – С. 574.

безопасности»²⁸⁶. Архивные материалы свидетельствуют о честной и неподкупной службе большинства жандармских унтер-офицеров, когда, избобличая преступников, они отказывали им в возможности подкупить себя²⁸⁷. Приказом начальника Московско-Киевского ЖПУ ж.д. от 31 мая 1905 г. № 66 была объявлена благодарность унтер-офицеру Ивану Крыломаку за то, что находясь на ст. Артаково, он не взял предлагавшиеся ему деньги в сумме 24 руб. 88 коп. в виде подкупа от крестьянина Курской губернии в качестве подкупа за то, чтобы не возбуждать перед судом дело о краже 2 бочек, принадлежащих обществу М.К.В. ж.д.²⁸⁸ Приказом Харьковского ЖПУ ж.д. от 16 января 1907 г. № 9 объявлено, что унтер-офицер Старо-Оскольского отделения Прохор Шахов представил по команде один руб., данные ему в подкуп кондуктором ст. Старый-Оскол Юго-Восточных ж.д. Митрофаном Ярким с просьбой не составлять протокола о краже им из вагона № 22 у пассажирки Евдокии Петровой детской тележки²⁸⁹.

Знаки отличия жандармских полицейских подразделений железных дорог не только свидетельствовали о безупречной службе и сверхсрочных сроках ее прохождения, но и являлись эффективным методом поощрения и стимулирования для дальнейшей добросовестной службы. Унтер-офицеры, прослужившие на сверхсрочной службе 5 лет, на основании ст. 122 книги VIII Свода Военных Постановлений 1896 г. приказами по управлениям награждались узким золотым шевроном на левых рукавах мундира и шинели²⁹⁰. Те, кто добросовестно прослужил 10 лет, на основании ст. 85 книги VIII свода Военных Постановлений 1869 г. награждались серебряной

²⁸⁶ Федоров С.И. Справочная книжка для нижних чинов ЖПУ ж.д. / С.И. Федоров. – 2-е изд. – СПб.: тип. Штаба Отд. корп. жанд, 1903. – С. 136–137.

²⁸⁷ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 479. Л. 61 об.; Там же. Д. 487. Л. 36 об.

²⁸⁸ Там же. Д. 198. Л. 48 об.

²⁸⁹ Там же. Д. 467. Л. 12 об.

²⁹⁰ Там же. Д. 479. Л. 87.; Там же. Д. 135. Л. 4 об., 16; Там же. Д. 481. Л. 39.

медалью «За усердие»²⁹¹. Награждали нижних чинов и к юбилейным датам. Так, из 19 человек личного состава Основского отделения лишь двоим: Терентию Карамуше и Петру Сироте были пожалованы Высочайше утвержденные в память 200-летия Полтавской победы в 1709 г. светлобронзовые медали для ношения на груди на Андреевской ленте²⁹². За задержание преступников, раскрытие преступлений, установление лиц, находившихся в розыске и иные достижения по службе, унтер-офицерам отделений объявлялись благодарности²⁹³. 27 января 1892 г. унтер-офицер Курско-Конотопского отделения Василий Березин спас жизнь железнодорожного кондуктора Владимира Данилова, которому угрожала опасность быть раздавленным поездом²⁹⁴. За аналогичны поступок приказом Орловского ЖПУ ж.д. № 97 от 14 июля 1892 г. награжден унтер-офицер Курского отделения²⁹⁵. Приказом начальника Орловского ЖПУ ж.д. от 1 апреля 1894 г. № 39 унтер-офицеру Курского отделения Козьме Скопцову объявлена благодарность за обнаружение и задержание бежавшего из 224 Сатробельского резервного батальона новобранца Крапивенского уезда Осипа Слепухова²⁹⁶. Приказом начальника Орловского ЖПУ ж.д. от 7 июля 1897 г. № 55 объявлена благодарность унтер-офицерам Коренево-Курского отделения Мартыну Булую и Василию Жикину, первому – за задержание беспаспортного дезертира австрийского подданного, а второму – за обнаружение кражи на ст. Охочевка, произведенной крестьянином Иваном Хомяковым²⁹⁷.

²⁹¹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 479. Л. 20 об.; Там же. Д. 482. Л. 50.

²⁹² Там же. Д. 135. Л. 13 об.

²⁹³ Там же. Д. 480. Л. 113 об.

²⁹⁴ Там же. Д. 238. Л. 63.

²⁹⁵ Там же.. Л. 43 об.

²⁹⁶ Там же. Д. 239. Л.37.

²⁹⁷ Там же. Д. 242. Лл. 54–54 об.

Добросовестное отношение к делу вахмистров и унтер-офицеров, отмечались благодарностями в приказах по Управлению, назначением денежных наград от начальства корпуса и разрешениями принять таковые от железнодорожного начальства, частных лиц и обществ. В знак благодарности унтер-офицеру Валуйского отделения 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 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 принадлежности²⁹⁸. Учитывая частые переводы в среде жандармских полицейских подразделений железных дорог, награда могла найти отличившихся сотрудников уже на новом месте службы. Так, был награжден 37 руб. 50 коп. от имени Подольской епархии вахмистр Старо-Оскольского отделения Ефим Бондаренко «за неоднократную конфискацию в бытность его на ст. Крыжополь Юго-Западных железных дорог парафиновых свечей церковного образца, выделанных не из чистого пчелиного воска²⁹⁹. Унтер-офицеру Основского отделения Тимофею Сибадиру были пожалованы 3 рубля и 2 копейки от начальника Севастопольской крепостной жандармской команды за представленную информацию³⁰⁰.

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. Однако, если унтер-офицер самостоятельно принимал награду в виде денег или подарков, то это грозило для него суровым наказанием. Приказом № 152 от 30 октября 1900 г. унтер-офицер Харьково-Купянского

²⁹⁸ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 482. Л. 57 об.

²⁹⁹ Там же. Д. 483. Л. 30 об.

³⁰⁰ Там же. Д. 135. Л. 1 об.

отделения Василий Суханов за принятие от пассажира денежного подарка был подвергнут аресту на 3 недели³⁰¹.

В отношениях между обществом и личностью к концу XIX – начала XX наметились «очевидные и глубокие противоречия», которые можно охарактеризовать как «кризисные»³⁰². Во многих сферах жизни отмечалась бюрократизация и формализм. Жандармские полицейские, как часть общества, не были исключением.

В этой связи, приведем основания, содержание, порядок и результаты рассмотрения жалобы Курского губернатора на неправильные действия унтер-офицера Кременчугского жандармского полицейского управления железной дороги Авраама Олейника. 1 июня 1912 г. между железнодорожным служащим инженером Серебряковым и землемером техником Покровским (представителем губернской власти) вблизи деревни Супруновки Белгородского уезда произошел конфликт по поводу межи между участком местности, отводимой для железной дороги и землями крестьян названной деревни. На место конфликта прибыли два железнодорожных жандармских унтер-офицера, один из которых (Олейник) возбудил в отношении Покровского обвинение в клевете, после чего Покровский городским судьей г. Белгорода был приговорен к аресту на одну неделю. В этой связи Курский губернатор обратился к начальнику Сумского отделения ротмистру Мариничу, и, как он сам сообщает, «просил его к прекращению возбужденного Олейником против Покровского обвинения», на что унтер-офицера Олейник подал городскому судье заявление о том, что «он прощает» Покровскому нанесенную им обиду и просит освободить его от наказания. Такая формулировка не удовлетворила губернатора и он с жалобой

³⁰¹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 482. Л. 47 об.

³⁰² Алексеев А.В. Духовно-нравственное состояние русского общества конца XIX – начала XX веков; историко-конфессиональный (православный) взгляд: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Алексеев, Андрей Владимирович. Моск. гос. гуманитар. ун-т им. М.А. Шолохова. – М., 2008. – С. 12.

обратился к начальнику Кременчугского ЖПУ ж.д.³⁰³ Приведенные факты свидетельствуют о том, что чины ЖПУ ж.д. находились в ином положении, нежели их территориальные коллеги. Их отношения с губернскими властями отличались относительной независимостью и определенной самостоятельностью. Независимость, которой обладали чины ЖПУ ж.д., обеспечивала им властные и действенные полномочия по пресечению любого вида произвола, в том числе, исходящего от представителей губернских властей. Уникальное положение железнодорожных жандармов отличалось тем, что до определенной степени они (унтер-офицеры с разрешения начальника отделения) могли действовать самостоятельно. Однако, если в дело вмешивались большие чины – от начальника управления по просьбе губернатора до начальника Штаба, то обстоятельства могли менять свои оттенки и дело могло обернуться не в пользу жандармов, действовавших, по существу, в рамках закона. По просьбе губернатора и ему в угоду начальник Штаба мог назначить виновного из подчиненных сотрудников по формальным основаниям. Об этом свидетельствует дальнейший ход рассмотрения жалобы Курского губернатора. Обращает на себя внимание постановка вопроса. Губернатор жаловался на унтер-офицера... Действия жандармской железнодорожной полиции, видимо, были настолько независимы, что повлиять на них мог не иначе, как сам губернатор. Чины ЖПУ ж.д. находились в ином положении, нежели их территориальные коллеги. Их отношения с губернскими властями отличались относительной независимостью и определенной самостоятельностью.

Для составления протокола у жандармского полицейского были законные основания, а именно, обращение к нему железнодорожного служащего с указанием о неправомерных действиях³⁰⁴ третьих лиц (См.: Приложение № 32). Протокол был составлен унтер-офицером

³⁰³ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 2870. Л. 4–5.

³⁰⁴ О том, что землемеры понимали то, что они по сути своей не правы свидетельствует их отношение к делу, когда они полагали, что дорога может восстановить свои права судом.

обоснованно (См.: Приложение № 33) и представлен начальнику отделения, который, в свою очередь, подтвердил законность и обоснованность его составления. (См.: Приложение № 34) Законность действий жандармского унтер-офицера подтвердил и суд, признав протокол унтер-офицера обоснованным, а лицо в нем указанное – виновным, однако прошение к городскому судье г. Белгорода от имени унтер-офицера, составившего протокол, оскорбило виновных лиц, (См.: Приложение № 35) что повлекло вмешательство в дело губернатора. В результате чего, Штаб отдельного корпуса жандармов, начав с вопроса «кто разрешил унтер-офицеру Олейнику привлечь в частном порядке помощника землемера Покровского к судебной ответственности по ст. 136 Устава о наказаниях?»³⁰⁵, сначала запросил объяснения от начальника соответствующего отделения и управления, а затем пересмотрел основания действий жандармского унтер-офицера, дав им, в угоду губернатора, негативную оценку, в результате чего к дисциплинарной ответственности было решено привлечь начальника отделения Маринича, за то, что он «не испросил разрешения начальника ЖПУ ж.д.» на соответствующие действия, а действовал самостоятельно, в соответствии с внутренними убеждениями, опираясь на закон³⁰⁶. Таким образом, система ЖПУ ж.д. не позволяла своевольничать. Даже при всей правоте действий унтер-офицеров и начальников отделений, в случае их конфликта с губернатором, последний мог оказаться более правым ввиду своего статуса. В вертикальные связи в системе ЖПУ ж.д. от унтер-офицера до высшего начальствования могли вмешиваться иные лица, не относящиеся к жандармскому ведомству. И если на уровне начальников отделений унтер-офицеры могли рассчитывать на поддержку и понимание, то на уровне начальников управлений и (или) Штаба Отдельного корпуса жандармов положительному реноме в вопросах межведомственного взаимодействия могло быть отдано большее предпочтение.

³⁰⁵ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 2870. Л. 14.

³⁰⁶ Там же. Лл. 20–20 об.

Поскольку органы жандармской полиции составляли важное звено государственного аппарата и являлись военной организацией, расходы на их содержание превалировали над иными бюджетными расходами.

О стоимости содержания жандармского-полицейского отделения на предполагавшийся к постройке Мармыжи-Ливенской ж.д. от 12 ноября 1896 г. свидетельствует письмо за подписью начальника штаба Отдельного корпуса жандармов генерал-майора Мезенцова в Департамент полиции, из которого следует, что на 8 унтер-офицеров предполагалось 1469 руб. 36 коп. в год жалованья, на канцелярские расходы 40 руб., на обмундирование 200 руб., на ремонт оружия и патронов 6 руб. 32 коп. Итого, на 1 унтер-офицера приходилось 214 руб. 46 коп. в год. С открытием движения начальнику отделения предполагалось добавить 500 руб., начальнику ЖПУ ж.д. 300 руб. На первоначальное обмундирование и снаряжение требовалось 90 руб. 40 коп., на заведение оружия 232 руб. 80 коп. Всего в первый год учреждения надзора из 8 человек требовалось 2038 руб. 88 коп. Независимо от исчисленных расходов унтер-офицерам на станциях их дислокации должны были быть отведены помещения с отоплением и освещением³⁰⁷.

Ощущения защищенности и спокойствия граждан непосредственно зависело от наличия «видимой» силы жандарма на вокзале, перроне. Находиться на службе без формы нижним чинам и офицерам не полагалось, и лишь в исключительных случаях, могли быть даны индивидуальные указания о ношении гражданской одежды для выполнения конкретных задач, например, для выяснения в пути следования поезда у воинских чинов о характере действия деструктивных сил³⁰⁸. В повседневной службе каждый жандармский полицейский носил нагрудный знак с наименованием

³⁰⁷ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 990. Л. 51–52.

³⁰⁸ Перегудов А.В. Эволюция представлений о мундире среди чинов отдельного корпуса жандармов / А.В. Перегудов // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. Электронный научный журнал. – 2017. – № 3. – С. 179–180.

Жандармского полицейского управления железных дорог. Обмундирование унтер-офицеров состояло из: мундиров с аксельбантами на них; шаровар, подпоясанных кушаками; фуражек; шинелей; гимнастических рубах и т.д.³⁰⁹

Не только формой, но и вооружением обеспечивались чины ЖПУ ж.д.: шпорами, драгунскими шашками, револьверами системы «Смитт-Вессон» или автоматическими боевыми пистолетами «Браунинг» с комплектом из 50 боевых патронов на пистолет³¹⁰. Для практических стрельб выделялись револьверные патроны из расчета по 18–20 патронов на 1 служащего³¹¹.

Каждый унтер-офицер, действовавший на железнодорожной станции, снабжался номерной печатью, оттиск которой позволял определить принадлежность к тому или иному ЖПУ ж.д. и конкретной станции, на которой действовал унтер-офицер. Так, например, на ст. Льгов унтер-офицеры пользовались печатью с № 95; на ст. Суджа – 96; на ст. Псел – 97; на ст. Юсуповка – 98; на ст. Готня – 99; на ст. Борисовка – 100, и т.д.³¹²

В Основском отделении один из унтер-офицеров Тимофей Сабадир состоял на высшем окладе, так как имел стаж на сверхсрочной службе 15 лет, другой – Даниил Тарабанов – на низшем окладе, так как имел стаж сверхсрочной службы 10 лет³¹³. Существовал еще и средний оклад жалования, т.е., всего три категории. Решение об изменении окладов принимал начальник управления по ходатайству начальников отделений³¹⁴. Начальник Кременчугского управления ЖПУ ж.д. полковник Лундгрэн так объяснял различия в окладах унтер-офицеров: «одни отличаются хорошим поведением и выдающимся усердием к службе, тогда как другие особым

³⁰⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 480. Л. 119 об.

³¹⁰ Там же. Д. 624. Лл. 50 об.–68.

³¹¹ Там же. Д. 481. Л. 24.

³¹² Там же. Д. 135. Л. 13.

³¹³ Там же. Оп. 6. Д. 2514. Л. 3 об.

³¹⁴ Там же. Д. 487. Л. 49.

усердием не отличаются, но лишь терпимы на службе»³¹⁵. Соглашаясь с этим, начальник Отдельного корпуса жандармов генерал-майор Гершельман дополнял, что при назначении денежного довольствия нижним чинам, а также при решении вопросов о повышении окладов унтер-офицеров, начальникам управлений ЖПУ ж.д. необходимо, в первую очередь, учитывать их «ответственную и нередко опасную службу на линии и на отдельных пунктах» по сравнению с теми служащими Корпуса, которые находились в более благоприятных условиях, а за «служебные и нравственные качества» поощрять особо: перед праздниками Рождества Христова и Святой Пасхи³¹⁶.

Приказами по управлениям нижние чины награждались деньгами за их участие в охране железнодорожного пути при проследовании императорских поездов. Сумма премии составляла 1 руб. 50 коп. каждому³¹⁷, что составляло, примерно, 10 % от месячного жалования.

Отдельной статьей проходили денежные средства, выделяемые для содержания агентуры. Эти средства выделялись дифференцировано, в зависимости от количества и качества поступления оперативной информации, ее значимости и актуальности. Так, если из жандармского полицейского отделения регулярно поступала информация, представлявшая оперативный интерес, такое отделение могло рассчитывать на дополнительные средства в размере 180 рублей в месяц. Если информация поступала нерегулярно, требовала уточнения, такое отделение получало до 90 рублей³¹⁸. Если же информация вовсе не поступала, или в отделениях не было агентуры,

³¹⁵ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 2514. Л. 2об.

³¹⁶ Там же. Лл. 8–8 об.

³¹⁷ Там же. Оп. 22. Д. 480. Л. 95 об.

³¹⁸ Там же. Ф. 102. Оп. 316. Д. 24. Ч. 10. Л. 124.

требовавшей расходов на ее содержание, то денежные средства в эти отделения по указанной статье расходов не выделялись вовсе³¹⁹.

Администрация железных дорог обеспечивала унтер-офицеров землями, входящими в полосу отчуждения под железные дороги, для ведения подсобного хозяйства³²⁰. Кроме того, выделялись пособия для найма и освещения квартир нижних чинов, на их отопление, на столовые расходы, на воспитание детей³²¹. Размер средств, выделяемых на найм квартир, примерно был одинаков во всех отделениях, однако, в зависимости от местности несения службы (небольшой населенной пункт или город) суммы могли незначительно меняться³²². Железные дороги скупались на оплату квартир унтер-офицерам на станциях. Деньги выделялись, но, бывало, что их на оплату квартир не хватало. Об этом свидетельствует ходатайство начальника Кременчугского ЖПУ ж.д. генерал-майора Лундгрена о необходимости увеличения с 1 января 1914 г. квартирного довольствия унтер-офицерам, находившимся на Южных железных дорогах, до 16 руб. (вместо 14), а в городах и пригородных местностях до 20 руб. (вместо 16), которое, впрочем, осталось без удовлетворения³²³. В случае, если квартиры для проживания нижних чинов выделялись «натурой» на станциях или вблизи их, выплаты денежных сумм на найм прекращались³²⁴.

Нижние чины и их семейства пользовались медицинской помощью наравне с железнодорожными служащими³²⁵. При этом в число членов семей

³¹⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 33. Д. 19. Ч. 10. Лл. 1–6; Там же. Оп. 34. Д. 19. Ч. 10. Лл. 1–6; Там же. Оп. 35. Д. 19. Ч. 10. Лл. 1–6; Там же. Д. 300. Ч. 10. Лл. 1–21; Там же. Оп. 302. Д. 111. Лл. 1–3; Там же. Оп. 316. Д. 1. Ч. 103. Лл. 1–12 об; Там же. Д. 1. Ч. 103. Е. Лл. 1–6.

³²⁰ Там же. Ф. 110. Оп. 6. Д. 2870. Л. 11.

³²¹ Там же. Д. 135. Лл. 6–14 об.

³²² Там же. Д. 480. Л. 39–75 об.

³²³ Там же. Оп. 4. Д. 3371. Лл. 2–3 об.

³²⁴ Там же. Оп. 22. Д. 481. Л. 14 об.

³²⁵ Там же. Оп. 6. Д. 480. Лл. 59–58.

входили не только жена и дети, но и родители, незамужние сестры, несовершеннолетние братья. Заболевания унтер-офицеров оглашались на все управление. Все болезни и выздоровления оформляли приказами по управлениям, при этом с жалования унтер-офицеры во время болезни не снимались³²⁶. Начальник ЖПУ ж.д. обязан был обеспечить начальников отделений казенными квартирами в железнодорожных зданиях взамен квартирных денег. Для этого на железнодорожных станциях при проектировании линий железных дорог строились жилые дома, общей площадью не менее 5 кв. сажень на версту пути. В счет этой площади входили помещения для нижних чинов жандармской железнодорожной полиции³²⁷. Если не было возможности выделить казенные квартиры или нанять частные за отпускаемые на это деньги, начальник ЖПУ ж.д. по соглашению с железнодорожными властями определял размер дополнительных сумм для найма частной квартиры.

Чины жандармской железнодорожной полиции доставлялись на места беспорядков путем предоставления им вспомогательных поездов и паровозов. Об этом свидетельствует циркуляр управления Московско-Киево-Воронежской железной дороги от 25 января 1907 г.³²⁸. На основании ст.ст. 454 и 459 книги VIII Свода военных Постановлений 1869 г. размер единовременного пособия унтер-офицера за сверхсрочную службу 20 лет³²⁹ и более³³⁰ составлял 1000 рублей. Аналогичные пособия размером 1000 рублей полагались унтер-офицерам, уволенным ранее 20-летнего срока службы по

³²⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 486. Лл. 22–26 об.

³²⁷ Технические условия сооружения Мармыжи-Ливенского участка Московско-Киево-Воронежской железной дороги и на перестройку Ливенской узкоколейной дороги в ширококолейную. – М.: Высочайше утв. Т-во Скор. А.А. Левенсон, 1896. – С. 31.

³²⁸ ГАКО. Ф. 46. Оп. 60. Д. 20 Л. 148.

³²⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 2. Д. 19546. Л. 1–6.

³³⁰ Там же. Д. 15625. Лл. 1–7.

болезни³³¹, а также уволенным по случаю смерти³³², что свидетельствует о социальных гарантиях, которые были доступным для унтер-офицеров ЖПУ ж.д. и членов их семей. В случае, если унтер-офицер увольнялся в запас по собственному желанию, он получал не только денежное довольствие, за ними оставалось и его форменное обмундирование³³³. При этом расчет делался с учетом стоимости обмундирования. Срок носки обмундирования был значительный и даже 7-летние штаны учитывались как имущество Управления. Служили в Отдельном корпусе жандармов по-разному. Одни увольнялись через год после сверхсрочной службы по собственному желанию³³⁴, другие служили десятилетиями, как, например, унтер-офицер Илья Докиенко, прослуживший до самой смерти в Отдельном корпусе жандармов 33 года 5 мес. и 12 дней³³⁵. Таким образом, руководством ОКЖ были созданы максимально благоприятные условия для добросовестного прохождения службы, путем обеспечения железнодорожным жандармам высокой социальной защиты. Система льгот и поощрений обеспечивала жандармские полицейские подразделения железных дорог наибольшей привлекательностью для прохождения службы по сравнению с губернским жандармским управлением или чинами общей полиции. Эти обстоятельства в значительной мере способствовали тому, что железнодорожные жандармы являлись элитой правоохранительной системы Российской империи.

Дисциплинарных взысканий в жандармской полицейской среде было мало. В целом, поведение нижних чинов характеризовалось как образцовое и достойное, хотя и отмечались некоторые негативные проявления³³⁶, в том

³³¹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 2. Д. 19709. Лл. 1–6; Там же. Д. 19448. Лл. 1–15; Там же. Д. 19095. Лл. 1–5.

³³² Там же. Д. 19636. Лл. 1–4.

³³³ Там же. Оп. 22. Д. 479. Л. 38 об.

³³⁴ Там же. Д. 482. Л.19.

³³⁵ Там же. Оп. 2. Д. 19812. Лл. 1–7.

³³⁶ Там же. Ф. 102. Оп. 14. Д. 51. Ч. 104. Л. 1.

числе и употребление на службе спиртного³³⁷. Так, унтер-офицер Ливно-Воронежского отделения Николай Селиванов самовольно отлучившись с поста, 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 25 суток³³⁸. На унтер-офицера Глуховского отделения Карпа Давидюка за появление в пьяном виде на службе 1 и 3 октября 1901 г. после того, как за такие же проступки на него уже накладывалось дисциплинарное взыскание, дополнительно был наложен простой арест на 30 суток с предупреждением, что при следующем случае пьянства он будет предан суду³³⁹. Подобные факты практически всегда предавались огласке, потому что давали повод упрекать жандармских полицейских чинов лицами, причастными к криминальной и (или) революционной среде.

О том, что опасность для унтер-офицеров со стороны криминального элемента была реальной, а не надуманной, свидетельствуют многочисленные факты. Так, А.В. Перегудов приводит факт, что за год до описанных событий унтер-офицер Воронежского ГЖУ Юркин в Коротоякском уезде стал жертвой нападения 10 человек, вооруженных дубинками. Основываясь на данных делопроизводственной документации штаба ОКЖ, автор сообщает, 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)»³⁴⁰.

Руководство жандармских полицейских подразделений железных дорог на постоянной основе, особенно в обстоятельствах, созданных войной и внутренней смутой, обращало внимание жандармских чинов на

³³⁷ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 487. Л. 22 об.

³³⁸ Там же. Д. 192. Л. 78.

³³⁹ Там же. Д. 195. Л. 91.

³⁴⁰ Перегудов А.В. Эволюция представлений о мундире среди чинов отдельного корпуса жандармов / А.В. Перегудов // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. Электронный научный журнал. – 2017. – № 3. – С. 181.

необходимость быть особенно внимательными и строгими к себе и своему долгу, чтобы не подавать повода к упрекам со стороны граждан, что, якобы жандармы, представители порядка, относятся легко к требованиям закона. Руководство Отдельного корпуса, начальники управлений и отделений предписывали всем нижним чинам в обращениях с гражданами и железнодорожными служащими быть осторожным и вежливым, чтобы не вызывать жалоб с их стороны на мелочные или придирчивые отношения, и, давая указания или предъявляя требования по службе, бесполезно не раздражать их. Более того, руководство жандармской полиции обращало внимание на повышение доверия населения, умение вовлечь местных жителей в охрану правопорядка.

Руководство Отдельного корпуса жандармов, начальники ЖПУ ж.д. и начальники отделений внимательно оценивали обстоятельства тех или иных жалоб, принимали радикальные меры, вплоть до увольнения, в отношении тех лиц, которые сами становились на путь преступлений. Так был уволен унтер-офицер Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. Бондаренко, который, будучи приглашенным для присутствия при перевешивании проходящего груза с поврежденной упаковкой, по уговору с весовщиками Дьяковым и Минко тайно похитил вместе с ними из подлежавшего перевески тюка три самовара³⁴¹. Нерадивых унтер-офицеров, замеченных в нетрезвом поведении, привлекали к ответственности правами начальника отделения, однако руководство ЖПУ ж.д. считало предоставленную законом дисциплинарную власть начальников отделений слишком малою за проступок, связанный с употреблением спиртного во время несения службы. Начальники ЖПУ ж.д. требовали 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

³⁴¹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 664. Лл. 5–5 об.

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»³⁴². Унтер-офицеры, которые проявляли полнейшую неспособность к жандармской полицейской службе, позволяя себе неоднократно появляться на станции в нетрезвом виде, подвергались увольнению по «несоответствию»³⁴³. Многодневными арестами с содержанием на гауптвахте могли обернуться для унтер-офицеров указания начальников отделений, которые оставались без исполнения. Так, 15 суток ареста получил унтер-офицер Старо-Оскольского отделения Георгий Яценко, который, явившись на занятие в отделение и не дождавшись начальника отделения, не испросив разрешения, самовольно оставил занятия и ушел домой, передав другому унтер-офицеру, что у него болит голова. Когда же начальником отделения был послан за ним другой унтер-офицер с приказанием явиться к нему, Яценко этого не исполнил и явился лишь на следующий день³⁴⁴. На 20 суток с содержанием на гауптвахте был арестован унтер-офицер Николай Амелюшкин за то, что, несмотря на неоднократные налагаемые на него дисциплинарные взыскания, продолжал не выходить к ночным пассажирским поездам³⁴⁵. Приказом по Московско-Киевскому ЖПУ ж.д. от 9 сентября 1904 г. № 108 в дисциплинарном порядке был уволен со службы унтер-офицер Васюкин за то, что он «утратил всякое понятие о порядке службы и воинской дисциплины, – далее приведены примеры про небрежное отношение к служебным бумагам, которые смогла найти лишь жена Васюкина спустя час после безрезультатных его поисков, о небрежном хранящемся обмундировании под постелью «в грязи и пыли», а также

³⁴² ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 481. Л. 27.

³⁴³ Там же. Оп. 6. Д. 664. Л. 12–12 об.

³⁴⁴ Там же. Оп. 22. Д. 481. Л. 33.

³⁴⁵ Там же. Л. 38.

действий не в интересах службы, а исключительно с целью личной наживы, и в заключении делался вывод о том, что «такому нижнему чину не может быть места в Корпусе жандармов»³⁴⁶. Таким образом, унтер-офицеров по такому основанию, как «несоответствие» увольняли не только за появление в нетрезвом виде³⁴⁷, но и за следующие проступки: занимался коммерческими делами и ссудой денег за большие проценты³⁴⁸; ленивых, которые после переводов в другие подразделения с формулировкой «для пользы службы», продолжали нерадиво относиться к службе, требуя «увольнения в отпуск»³⁴⁹; сокрытие следов преступлений на месте происшествия³⁵⁰ и т.д. Унтер-офицеры, уволенные по компрометирующим основаниям с лишением унтер-офицерских званий, лишались единовременного пособия за сверхсрочную службу³⁵¹.

Как в любой системе, в жандармской полицейской среде были и недостатки. Так, например, не все начальники управлений отмечали положительные действия своих подчиненных, уделяли должное внимание их нравственным качествам. Обращает на себя внимание тот факт, что начальник Московско-Киевского ЖПУ ж.д. генерал-майор Петров больше был сосредоточен на финансовой стороне функционирования Управления, отмечал проступки подчиненных сотрудников, подробно их описывал, а о похвальных действиях в своих приказах практически не говорил, а если и указывал, то писал, что объявлено (какая награда) без указания сведений за что именно. То есть, внимание этого руководителя была больше сосредоточено на внешних наградах без приданий ценности внутренним мотивам подчиненных, тогда как эффективная деятельность возможно только

³⁴⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 1144. Лл. 2–3 об.

³⁴⁷ Там же. Д. 664. Л. 37.

³⁴⁸ Там же. Лл. 18–18 об.

³⁴⁹ Там же. Лл. 33–34.

³⁵⁰ Там же. Д. 973. Л. 5.

³⁵¹ Там же. Оп. 22. Д. 479. Л. 66.

за счет высокой личной мотивации сотрудников, их духовно-нравственных качеств, патриотизма. Совершенно иной тон у его приемника – полковника Правикова. Он достаточно подробно и часто хвалил личный состав в приказах, благодарил их за службу, отмечал то, что заслуживало его похвалы для назидания и доброго примера другим сотрудникам.

Такие меры, как ежегодное продление службы нижним чинам ЖПУ ж.д. с шестого года службы и ротация личного состава также являлись весьма эффективными, поскольку первая мера позволяла решать сложные вопросы переводов нижних чинов из одного подразделения в другое, а вторая – обеспечивала успешное становление молодых подразделений. Обе эти меры давали возможность избавлять подразделения от нерадивых сотрудников; мотивировали нижних чинов на постоянное совершенствование для соответствия занимаемым должностям. Изученные материалы свидетельствуют, что качество жандармской полицейской службы, большей частью, определялось не управленческими решениями (они лишь создавали или изменяли условия для реализации таковой), а внутренней зрелостью жандармских унтер-офицеров, вахмистров, начальников отделений и управлений, которая определялась вектором личностно-профессиональной мотивации, устремленностью к добровольному служению, неизбежно сопряженному с жертвенным подвигом.

Проблема профессиональной подготовки унтер-офицеров жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д. – основного кадрового звена, от которого на линиях железных дорог в Курской губернии зависел порядок, общественная безопасность и эффективность взаимодействия всех заинтересованных служб и ведомств при сверхцентрализации функционирования жандармской железнодорожной полиции, не была формальной. Эффективность деятельности отделений ЖПУ ж.д. определялась, прежде всего, за счет активности и профессионализма кадрового звена. В приказах по тем или иным ЖПУ ж.д. слово «унтер-офицер» наиболее часто употреблялось. Это обстоятельство объясняется тем, что именно на унтер-офицерах лежала основная тяжесть жандармской

полицейской службы. Унтер-офицеры являлись тем профессиональным кадровым ядром, на котором зиждилась вся деятельность жандармской железнодорожной полиции. При этом арсенал техники у железнодорожных жандармов был очень скудным. Упор делался более всего на личный профессионализм, который достигался через эффективную систему подбора кадров унтер-офицеров и систему их подготовки. Профессиональная подготовка жандармских унтер-офицеров была постоянной и многоступенчатой. Иными словами, 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.

Выстроенная кадровая политики 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 правоохранительная систему, призванную выполнять на территории Курской губернии функции по охране порядка и обеспечению общественной безопасности на объектах железного транспорта.

2.2. Реализация железнодорожной жандармской полицией специальных функций.

Деятельность железнодорожного транспорта в специальных и повседневных режимах обеспечивали жандармские полицейские подразделения железных дорог. Большинство авторов, изучавших

деятельность ЖПУ ж.д. как в масштабах всей страны³⁵², так и отдельных ее регионов³⁵³, выделяют общеполицейские и специальные функции в их деятельности. Условия, в которых проявлялись специфические функции железнодорожных жандармов, имели ситуативный, временный характер и требовали от жандармской железнодорожной полиции особых мер: формы, средства и методы правоохранительной деятельности жандармской железнодорожной полиции отличались от деятельности общей полиции в силу особенностей функционирования железнодорожного транспорта, а также того, что железная дорога представляла собой источник повышенной опасности.

Жандармская железнодорожная полиция создавалась как специализированное подразделение, изначально отличное от общей полиции функциями политического розыска, вместе с тем отличалась и от губернского жандармского управления не только полицейскими функциями, но и обязанностью обеспечивать безопасность высших лиц государства в период их путешествия по железным дорогам. Кроме того, 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

³⁵² Путьтин В.Д. Становление и развитие органов внутренних дел на транспорте в дореволюционной России (начало) / В.Д. Путьтин // Транспортное право. – 2006. – № 4. – С. 37–43.; Он же. Становление и развитие органов внутренних дел на транспорте в дореволюционной России (окончание) // Транспортное право. – 2007. – № 1. – С. 44–53.

³⁵³ Михайлова Л.В. История уголовного розыска транспортной полиции Дальнего Востока // 300 лет на страже закона и правопорядка : материалы всерос. науч.-практ. конф. (19–20 апреля). Хабаровск: РИО ДВЮИ МВД Росси, 2018. С. 71–79.

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 области³⁵⁴ 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 власти³⁵⁵. 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».

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 железнодорожного транспорта являлось специальной функцией жандармских полицейских подразделений железных дорог. Достижение этой цели было

³⁵⁴ ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 2. Лл. 89–101 об.

³⁵⁵ Там же. Л. 127.

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 железнодорожной среде способствовал их тяжелый труд³⁵⁶. 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»³⁵⁷. 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, имеющих доступ к материальным ценностям; о всех взысканиях, которым подвергались (судебным и служебным); о взаимоотношениях между железнодорожными начальниками и подчиненными, в том числе в цехах и мастерских; о принимаемых железнодорожным начальством мерах к сохранности имущества³⁵⁸.

³⁵⁶ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 766. Лл. 12–13.

³⁵⁷ Там же. Лл. 28–28 об.

³⁵⁸ 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.

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, железнодорожников. 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, ругал Бога и оскорблял личность царя³⁵⁹. 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 взаимообмен информацией со смежными жандармскими полицейскими отделениями 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, относящихся к другим ЖПУ ж.д., например Карачевского отделения Московско-Рижского ЖПУ ж.д.³⁶⁰ или Новозыбковского отделения Виленского ЖПУ ж.д.³⁶¹, с которыми граничило Брянское отделение. В период случавшихся 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

³⁵⁹ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 6. Лл. 6–6 об.

³⁶⁰ ГАБО (Брянск). Ф. 376. Оп. 1. Д. 271. Л. 9.

³⁶¹ Там же. Л. 29 об.

станциях³⁶². Таким образом, неприятие Бога, попрание личности царя, политические требования, основанные на стремление к власти, экономическому изобилию и комфорту, становились новым явлением, будоражившим общество и угрожавшим безопасности государства.

К концу XIX в. революционное движение железнодорожников становилось более массовым. Недовольства железнодорожной администрацией стали проявляться повсеместно, например, на линиях Курско-Харьково-Азовской железной дороги в 1887 г., когда рабочие службы тяги Харьковского узла планировали на праздник Святой Пасхи произвести беспорядки³⁶³. Изнурительный труд, отсутствие охраны жизни и здоровья, жизнь в переполненных бараках и казармах, невысокая заработная плата железнодорожных служащих³⁶⁴ с одной стороны, и работа политических партий – с другой³⁶⁵, привели к росту рабочего движения на железных дорогах, пролегавших по территории Курской губернии.

Работа по профилактики железнодорожных забастовок чинам жандармских полицейских подразделений не прекращалась, а лишь усиливалась вплоть до 1917 г. Так, Департамент полиции в циркулярном письме за № 175641 от 2 сентября 1914 г. предписывал начальникам жандармских полицейских управлений железных дорог: «быть готовым встретить более сложные революционные эксцессы»³⁶⁶. Готовность эта должны была проявляться в следующем: быть знакомым с жизнью

³⁶² 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. 600.

³⁶³ ГАРФ. Ф. 102. Оп. 83. Д. 21. Ч. 7. Лл. 1–1 об.

³⁶⁴ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 766. Лл. 9–9 об., 25–25 об.

³⁶⁵ Последняя война императорской России и Курская губерния: социально-экономические процессы в провинции / А.Ю. Золотухин [и др.]. – Курск : Юго-Зап. гос. ун-т., 2014. – С. 60.

³⁶⁶ ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 5. Л. 266.

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 привлекать для оказания содействия чины общей полиции и губернских жандармских управлений, общую координацию деятельности всех ведомств брал на себя губернатор³⁶⁷.

Революция 1905–1906 гг. – эхо петербургский событий 9 января 1905 г. докатилось до Курска, Белгорода. Первое революционное выступление состоялось 9 февраля 1905 г.³⁶⁸. Событие, произошедшее 17 июня 1905 г. на станции Курск, проявило глубокую испорченность российского общества 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 смежно прилегающую к ней Слободу и, став достоянием сотен людей, прибывших к этому дню на вынос Чудотворного Образа из городского монастыря, привлек их в огромном количестве к самому месту происшествия. Вызывающее настроение поддерживалось частью нетрезвым состоянием толпы по случаю особо чтимого праздничного дня и частью агитацией отдельных лиц, громко призывавших к возмездию. С каждой минутой толпа увеличивалась все более и более и, охватив тесным кольцом офицерский вагон, с дикими криками,

³⁶⁷ 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. 600–601.

³⁶⁸ Максимов Ф. Станция Курск. Из истории Курской железнодорожной станции / Ф. Максимов // Блокнот агитатора, 1967. – С. 17.

свистом и площадной руганью приступили к разгрому. Начальник жандармского Коренево-Курского отделения Московско-Киевского ЖПУ ж.д., ставший впоследствии старшим адъютантом Штаба Отдельного корпуса жандармов, подполковник Немирович-Данченко 18 апреля 1906 г. за № 1 доложил рапортом Начальнику Штаба ОКЖ о происшедшем 17 июня 1905 г. на станции Курск, отметил 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». Кроме того, он сообщил, что, «благодаря энергичной деятельности и содействию со стороны унтер-офицеров, большинство обвиняемых было установлено (всего привлечены к ответственности 31 человек)»³⁶⁹. Таким образом, на фоне обезумевших железнодорожников и местных жителей, железнодорожные жандармы выглядели оплотом нравственности и порядка, мужественно исполняли обязанности, возложенные на них государством.

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 годах, в том числе о неблагоприятных в политическом отношении лицах. Данные сведения в порядке взаимообмена информацией были предоставлены начальнику Курского ГЖУ³⁷⁰. Сведения о создании на всех крупных железнодорожных станциях Центрального Черноземья самостоятельных организаций железнодорожников с целью сделать партийную работу наиболее интенсивной, регулярно поступали сведения из Департамента полиции во все жандармские полицейские отделения железных дорог³⁷¹. Для

³⁶⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 1402. Лл. 15–15 об.

³⁷⁰ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 56. Д. 2. Лл. 42–44 об.

³⁷¹ ГАБО (Брянск). Ф. 376. Оп. 1. Д. 101. Л. 25.

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 делам³⁷². Поводом для проведения дознаний могли послужить любые высказывания, способные спровоцировать массовые беспорядки или забастовки, например, распространение слухов о предстоящем, будто-бы разделе земли и о прекращении платежей, податей и т.д.³⁷³. Это решение было оформлено приказом № 145 от 28 июля 1906 г.³⁷⁴ 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 оснований³⁷⁵. Привлекать же к ответственность кого-либо лишь по агентурным данным, без производства дознания, сотрудникам ЖПО ж.д. было запрещено³⁷⁶.

³⁷² ГАРФ. Ф. 76. Оп. 1. Д. 99. Лл. 3–3 об.

³⁷³ ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 2. Л. 87.

³⁷⁴ Гурулев И.В. Взаимодействие полиции и корпуса жандармов в Российской империи (1826–1917 гг.) / И.В. Гурулев // Власть. – 2017. – Т. 25. – № 7. – С. 147.

³⁷⁵ 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.

³⁷⁶ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 766. Л. 5.

Следующий этап борьбы с забастовками для чинов ЖПУ ж.д., наступил после 1907 г., когда требования власти к силовым структурам 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. Обратный прием на службу производился с самым строгим разбором, только после разрешительного талона начальника жандармского полицейского отделения, которому предъявляли свидетельства о политической благонадежности, заверенные губернатором. От офицеров ЖПУ ж.д. стали требовать ведения агентурной работы. 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 для наблюдения за ожидавшейся забастовкой, где имелся значительный контингент железнодорожных служащих и депо. От агента «Nix» в Рышковское отделение поступала ценная информация, например, о местонахождении скрывавшихся под чужим именем бывшего начальника ст. Артаково Алексея Мухина³⁷⁷. Если информация требовала проверки или косвенно свидетельствовала о неблагонадежности железнодорожного служащего, то такие сведения направлялись в ГЖУ для принятия в отношении фигуранта предупредительных мер³⁷⁸. Однако, несмотря на то, что от всех начальников отделений требовалось заведение секретной агентуры³⁷⁹, активность в данном направлении деятельности оставляла желать лучшего. Если в 1910–1911 гг. при Курском губернском жандармском управлении (КГЖУ) имелось 6 филеров, 6 вспомогательных агентов и 12–13

³⁷⁷ ГАРФ. Ф. 102. Оп. 316. Д. 24. Т. 14. Лл. 18–19 об.

³⁷⁸ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 636. Лл. 1–1 об.

³⁷⁹ ГАРФ. Ф. 102. Оп. 1. Д. 284. Ч. 103. Л. 1.

агентов, работавших в партии социалистов-революционеров³⁸⁰, то в Рышковском отделении сначала было 2, затем 1 агент³⁸¹, в Курском – 1 агент³⁸², в Глуховском – 1³⁸³, в Мармыжском – 1³⁸⁴, то есть, в каждом отделении, в среднем, было по 1, максимум, по 2 агента, а в некоторых – агентуры вообще не было, как, например, в Сумском³⁸⁵. Филеры в штатах ЖПУ ж.д. на территории Курской губернии не состояли³⁸⁶. 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 преступления³⁸⁷. Именно непосредственное, тесное и необходимое взаимодействие с местными розыскными органами в лице помощников начальников ГЖУ³⁸⁸ 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,

380 Полиция Курской губернии : история становления и деятельности (1864–1917) / Г.А. Салтык [и др.]. – Курск : Изд-во КГУ, 2007. – С. 252–254.

381 ГАРФ. Ф. 102. Оп. 316. Д. 24. Т. 14. Л. 19.

382 Там же. Д. 1. Ч. 104. Е. Л. 2.

383 Там же. Д. 24. Т. 14. Л. 44.

384 Там же. Л. 267.

385 Там же. Д. 24. Ч. 10. Л. 55.

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

387 ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 549. Лл. 8–8 об.

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

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 внимание³⁸⁹. Отчасти это было связано с неприятием офицерской средой предательства в какой бы то ни было форме, отчасти, от совершенно чуждого отношения к революционным идеям, а по большей части от неимения навыка агентурной работы. Вместе с тем, не ко всем начальникам отделений предъявлялись требования об учреждениях агентуры. Начальники охранных отделений высказывались о целесообразности или нецелесообразности учреждения секретной агентуры в тех или иных отделениях ЖПУ ж.д.³⁹⁰ А 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, по указаниям агентуры в месте ее сосредоточения, причем, имея в виду, что по роду лежащих на начальниках отделений обязанностях, они должны быть возможно подвижны, находясь большую часть своего времени на линии, а не в канцелярии, желательно упростить отчетность по секретной агентуре ведением дневников и сообщением полученных сведений»³⁹¹. Курскую губернию обслуживало Юго-Восточное районное Охранное отделение с дислокацией в г. Харькове при

³⁸⁹ ГАРФ. Ф. 102. Оп. 316. Д. 24. Ч. 10. Лл. 123–124.

³⁹⁰ Там же. Л. 96.

³⁹¹ Там же. Л. 109.

Харьковском губернском жандармском управлении³⁹². Охранные отделения проверяли качество агентуры путем личных встреч, бесед и определяли полезность каждого негласного сотрудника³⁹³, так как на содержание каждого агента выделялось, в среднем от 15 до 25 рублей в месяц. Размер платы агентам был дифференцирован в связи с их ценностью. В Курском отделении ежемесячная плата агенту с псевдонимом «Товарный» составляла 10 рублей³⁹⁴, в некоторых случаях заявлялись суммы до 40 рублей в месяц³⁹⁵ и, даже до 50 рублей как, например, агенту Конотопского отделения с псевдонимом «Троцкий», который признавался весьма ценным³⁹⁶, а организация агентурной работа начальником Конотопского отделения называлась образцовой и ставилась в пример другим начальникам отделений Московско-Киевского ЖПУ ж.д.³⁹⁷ Иной пример правильной организации агентурной работы можно привести по Рышковскому отделению, где начальник отделения подполковник Плахов устроил на службу на железную дорогу убежденного монархиста, который впоследствии стал агентов «Правым», оказывал сотрудничество по убеждениям, представлял полезные сведения, не получая за это определенное вознаграждение, а лишь довольствовался возвращением израсходованных им на дело денег (не более 20 рублей в месяц)³⁹⁸, в последующем сумма на его содержание была увеличена до 35 рублей в месяц³⁹⁹, так как агент давал важные сведения по железнодорожным революционным организациям. Если в ходе проверки

³⁹² ГАБО (Брянск). Ф. 376. Оп. 1. Д. 365. Л. 3 об.

³⁹³ ГАРФ. Ф. 102. Оп. 316. Д. 24. Ч. 10. Л. 20.

³⁹⁴ Там же. Д. 1. Ч. 104. Е. Л. 2.

³⁹⁵ Там же. Д. 24. Т. 14. Л. 19 об.

³⁹⁶ Там же. Л. 72.

³⁹⁷ Там же. Л. 69.

³⁹⁸ Там же. Л. 77.

³⁹⁹ Там же. Д. 1. Ч. 107. Е. Л. 3.

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 услуги⁴⁰⁰. 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 случайных сотрудников⁴⁰¹.

Жандармские унтер-офицеры ЖПО ж.д. принимали меры для получения информации о гражданах, принимавших участие в тайных обществах. Под тайными обществами понимались все преследующие какую-либо противозаконную цель 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 религии⁴⁰² или нравственности, в возбуждении к неповиновению властям, к вражде между сословиями, в склонении рабочих к стачкам и забастовкам. Унтер-офицерам жандармских полицейских отделений при получении сведений о деятельности тайных обществ предлагалось действовать внимательно и осторожно. С использованием негласного наблюдения⁴⁰³ 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

⁴⁰⁰ ГАРФ. Ф. 102. Оп. 316. Д. 24. Т. 14. Лл. 34–34 об.

⁴⁰¹ Там же. Лл. 68–68 об.

⁴⁰² Полиция Курской губернии : история становления и деятельности (1864–1917) / Г.А. Салтык [и др.]. – Курск : Изд-во КГУ, 2007. – С. 92.

⁴⁰³ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 635. Лл. 21–21 об.

незамедлительно⁴⁰⁴. Начальник отделения, в свою очередь, при недостатке сведений о сущности происшествия мог обращаться в Губернские жандармские управления, как, например, начальник Брянского отделения, обращаясь к помощнику начальника Орловского ГЖУ в Брянском и Карачевском уездах в 1908 г., писал: «Прошу Ваше Высокоблагородие не отказать меня уведомить о случае, бывшем 21 апреля в железнодорожном училище в 5 классе и не можете ли Вы указать мне хоть двух лиц, которые смогли бы рассказать, что Абельмасов (крестьянин Щигровского уезда) говорил в школе»⁴⁰⁵. Следует отметить, что взаимообмен 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 надзора⁴⁰⁶.

Решение вопросов о допуске лиц, за которыми числятся или числились неблагоприятные в политическом отношении сведения, к службе на железную дорогу зависело исключительно от начальника ЖПУ ж.д.⁴⁰⁷ По рапорту начальника Глуховского отделения Московско-Киевского ЖПУ ж.д. была отклонена кандидатура поступавшего на железную дорогу крестьянина Глуховского уезда Федора Хабока⁴⁰⁸ ввиду неблагоприятных сведений, полученных в отношении его от Глуховского уездного исправника⁴⁰⁹. Крестьянин Степан Киселев, совершивший по неосторожности убийство, а затем проходивший по делу о краже денег со взломом из церкви села Борщева денег, также не был допущен к службе на железную дорогу⁴¹⁰. Если

⁴⁰⁴ Петров. Указ. соч. – С. 43–44.

⁴⁰⁵ ГАБО (Брянск). Ф. 376. Оп. 1. Д. 205. Л. 54.

⁴⁰⁶ Там же. Лл. 22–147 об.

⁴⁰⁷ ГАРФ. Ф. 76. Оп. 1. Д. 67. Л. 39.

⁴⁰⁸ Там же. Л. 92.

⁴⁰⁹ Там же. Лл. 85–86.

⁴¹⁰ Там же. Лл. 132–133.

компрометирующие данные отсутствовали, то по проверкам начальников жандармских полицейских отделений кандидаты допускались на службу. Однако отсутствие данных не всегда свидетельствовало о благонадежности служащего. Например, начальник Курского отделения Московского ЖПУ ж.д. подполковник Чурилов запросил в Курском ГЖУ сведения о начальнике 4 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 ходе 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 на работу принимал лишь тех, кто разделял революционные идеи, а специалистам, которые соответствовали службе и были верны монархической власти, в приеме на службу отказывал. Наблюдение с подробной характеристикой личности устанавливалось за теми, кто по агентурным сведениям сочувствовал забастовочным движениям, происходившим в других регионах или странах, например, во Франции⁴¹¹. В целом настроения железнодорожных служащих на территории Курской губернии были спокойными, железнодорожная забастовка во Франции не нашла себе широкого отклика среди служащих Курской губернии и какого-либо брожения среди железнодорожных служащих не замечалось. Вместе с тем, отдельные лица высказывались в защиту забастовки во Франции, за которыми начальником Курского отделения Московского ЖПУ ж.д. было установлено агентурное наблюдение⁴¹².

В годы первой мировой войны существовала практика, когда недовольных работников железной дороги отправляли на фронт. Основанием

⁴¹¹ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 56. Д. 2. Лл. 17–19 об.

⁴¹² Там же. Лл. 7–20, 42–44 об.

могли явиться высказывания служащего о недостаточной заработной плате, необходимости улучшения условий труда или уменьшение 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»⁴¹³. Таким образом, революционные настроения в Курской губернии, с одной стороны, требовали значительных усилий представителей жандармских полицейских подразделений железных дорог, с другой – необходимы были эффективные каналы коммуникации между сотрудниками различных правоохранительных структур и ведомств.

В связи с тем, что по железной дороге перемещались лица, причастные к революционной среде, вопросы политического розыска занимали важное место в деятельности начальников отделений, которые привлекали к выполнению отдельных задач нижних чинов, однако последние к сведениям о результатах политического розыска не допускались⁴¹⁴. Контроль за этой деятельностью осуществляли не только начальники ЖПУ ж.д., но и начальник местного охранного отделения, а также Департамент полиции. По вопросам о брожениях среди железнодорожных служащих начальники отделений: Рышковского, Брянского, Глуховского, Мармыжского, Белгородского, Старооскольского, Валуйского, Курского и прочих осуществляли взаимообмен информацией с Курским ГЖУ⁴¹⁵. Запрос – ответ между губернскими жандармскими управлениями и начальниками отделений по вопросам политической обстановки на линиях железных дорог были

⁴¹³ Последняя война императорской России и Курская губерния: социально-экономические процессы в провинции / А.Ю. Золотухин [и др.]. – Курск : Юго-Зап. гос. ун-т., 2014. – С. 108.

⁴¹⁴ 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. 109.

⁴¹⁵ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 56. Д. 2. Л. 5.

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: Мармыжского⁴¹⁶, Старооскольского⁴¹⁷, Валуйского⁴¹⁸, Курского⁴¹⁹, Орловское⁴²⁰, Брянское⁴²¹ и других отделений. Кроме того, начальникам жандармских полицейских отделений, в свою очередь, докладывали унтер-офицеры об обстановке на станциях их постоянной дислокации⁴²².

Таким образом, брожения умов вылилось в череду политических преступлений. Регулярными, начиная с 1905 г., стали дела об участии в забастовочном движении, принадлежности к РСДРП, хранении и распространении социал-демократической литературы, прокламаций и воззваний. Служебные документы сообщали о забастовке на железнодорожном узле, регулярными стали списки проживающих в 100 сажнях от полосы отчуждения железных дорог, об изъятии литературы антиправительственного толка. Все документы были под грифом «секретно» или «сов. секретно».

В условиях интенсивного развития транспортной сети в европейской части Российской империи, в том числе, и в Курской губернии, усиливавшихся угроз терроризма, особую остроту приобрел вопрос охраны первых лиц государства, следовавших по железной дороге. Частые поездки императора по железным дорогам в условиях социально-политической нестабильности провоцировали радикально-настроенных лиц на

⁴¹⁶ ГАВО. Ф. И-1. Оп. 1. Д. 1103. Л. 1.

⁴¹⁷ Там же. Д. 1084. Л. 4.

⁴¹⁸ Там же. Д. 2 Л. 21 об.

⁴¹⁹ ГАОО. Ф. 852. Оп. 1. Д. 7. Лл. 152–152 об.

⁴²⁰ Там же. Д. 16. Лл. 15–15 об.

⁴²¹ ГАБО (Брянск). Ф. 376. Оп. 1. Д. 205. Л. 22.

⁴²² ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 5 Лл. 42–44; Там же. Д. 16. Лл. 15–30.

вмешательство в деятельность железнодорожного транспорта⁴²³. 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 наиболее высокая по сравнению, скажем, с восточными регионами страны.

Проезд по территории Курской губернии членов императорской фамилии вызывал привлечение больших сил и средств, в том числе из числа губернской жандармерии и чинов общей полиции. Источники свидетельствуют, что император, члены его семьи, а также иные высокопоставленные лица поездами пользовались весьма часто. Прибытие на железнодорожные станции высокопоставленных лиц не вызывало столь масштабных подготовительных мероприятий, вместе с тем, привлекало интерес общественности и роль жандармских полицейских подразделений в этой связи была чрезвычайно высока. 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 уездными предводителями дворянства, председателем губернской земской управы, губернским воинским начальником, а также всеми начальниками отдельных войск, расположенных в г. Курске⁴²⁴.

Помимо личного присутствия и присутствия начальников ЖПУ ж.д., начальники отделений по участкам своего обслуживания дополнительно организовывали сопровождение поезда двумя унтер-офицерами⁴²⁵. Несмотря на значительный общественный резонанс от поездок высокопоставленных

423 ПСЗРИ. – Собр. 2. – Т. 42. – № 44956.

424 Приезд Харьковского генерал-губернатора // Курские губернские ведомости. – 1879. – 19 июня 1879 г. – Ст. № 47.

425 ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 53. Лл. 2–2 об.

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, отличались смекалкой, были более развиты и надежны по сравнению с чинами общей полиции. По мнению начальника Орловского ЖПУ ж.д. урядники, как незнакомые с железнодорожным делом, не могли бы в полной мере заменить подчиненных ему более опытных унтер-офицеров, которые, освоившись с условиями службы на линиях железных дорог, отлично выполняли свои задачи⁴²⁶.

Г.А. Салтык, Н.И. Горлова, А.А. Белобородова пишут о том, 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»⁴²⁷. 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. Вместе с тем, обеспечению безопасного проследования поезда

⁴²⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 583. Лл. 1–2.

⁴²⁷ Полиция Курской губернии : история становления и деятельности (1864–1917) / Г.А. Салтык [и др.]. – Курск : Изд-во КГУ, 2007. – С. 272.

чрезвычайной важности предшествовали ряд мероприятий. Некоторые мероприятия реализовывались с самого начала Высочайших проездов, другие – пересматривались и уточнялись, как например, привлечение к охране местного населения, другие вводились вновь ввиду складывающейся оперативной обстановки. Однако неизменным оставалось то, что ответственность за организацию обеспечения безопасности высочайших проездов путем координации действий всех силовых структур в первую очередь всегда возлагалась на чинов ЖПУ ж.д., а уже потом на чины общей полиции, губернские жандармские управления и т.д.

О том, что обстановка на линиях железных дорог была напряженной, свидетельствуют сведения Департамента полиции, которые направлялись в ЖПУ ж.д. по линии следования императорского поезда. Департамент полиции весной 1912 г. предупреждал о возможных забастовках на линиях железных дорогах не только по пути следования поезда чрезвычайной важности, но и забастовках железнодорожных служащих в депо и мастерских, о возможной остановке императорских поездов толпой рабочих, которые, якобы, могут прорвать линию охраны и встать на пути⁴²⁸. Оказывать содействие жандармским полицейским подразделениям в профилактической работе с местным населением были призваны войска, губернские жандармские управления, чины общей полиции, иные должностные 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, относительно движения императорских поездов, так как обязанность за наблюдением и принятием всех мер для благополучного проследования поездов чрезвычайной важности лежала на начальниках отделений и управлений ЖПУ ж.д.⁴²⁹, которые принимали еще и особые меры охраны, а именно предупреждали всякую попытку остановки или крушения поезда,

⁴²⁸ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 603. Лл. 75–76.

⁴²⁹ ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 2. Лл. 399–405.

разоборудование пути, подкопы, повреждения мостов, пронос и установку взрывных устройств, наложение на рельсы посторонних предметов, насильственные действия против личности и т.д.⁴³⁰.

В вопросах обеспечения безопасности Высочайших проездов, межведомственное взаимодействие было организовано на всех этапах и уровнях: до, во время и после проследования высших лиц государства по территории Курской губернии и участкам обслуживания жандармских полицейских подразделений железных дорог. Меры, которые предполагалось принять, обсуждались начальниками отделений и ЖПУ ж.д. с техническим инспектором железных дорог. Железнодорожные служащие высказывали свое мнение для обеспечения правильности и безопасности следования поездов, предлагали новеллы, например, усиливать путевую стражу по распоряжению местной полиции жителями близлежащих населенных пунктов (по 5 человек на версту в дневное время и по 10 – в ночное), присутствие которых на линиях железных дорог должно было быть организовано не менее чем за 6 часов до прохода императорского поезда⁴³¹. 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 населения⁴³². Связано это было с тем, что чины общей полиции обязаны были выполнять требования жандармской железнодорожной полиции, и не имели возможности самостоятельно отказать им⁴³³, тогда как привлекать гражданское население

430 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. – С. 1.

431 ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 583. Лл. 3–7 об.

432 Там же. Оп. 7. Д. 96. Лл. 1–1 об.

433 Там же. Л. 18.

к задачам государственной важности Департамент полиции считал небезопасным.

Кроме того, в качестве первых мер обеспечения охраны императорских поездов предлагалось с момента проследования последнего состава закрывать наглухо перед императорским поездом все стрелки на замок, прекращать передачу информации по телеграфу. Однако, как показал опыт, данные меры были излишними, так как, несмотря на то, что они, с одной стороны, дополняли комплекс проводимых мероприятий по охране пути, с другой – вызывали некоторые 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 вызывало трудности у губернаторов для совершения объездов вверенных им губерний ввиду предстоящего Высочайшего проезда⁴³⁴.

О предполагавшемся 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 стягивали в соответствии с расписанием число жандармских чинов для усиления охраны станций, полотна дороги с прилегающими сооружениями и постройками; сообщали заведующему передвижением войск о предстоящем проезде; входили в сношение с управлениями дорог о предоставлении списков железнодорожных служащих, обязанных быть на линии для охраны и

⁴³⁴ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 583. Лл. 6 об.–7 об.

исполнения обязанностей. В период подготовительных мероприятий начальниками жандармских отделений при участии местного начальника участка пути и местного начальника полиции составлялось подробное расписание войск, необходимых для охраны с указанием верст и остановочных пунктов; названий сооружений: трубы, мосты, колодцы и т.п.; наименование путепроводов и виадуков, требовавших охраны в третьем положении; наименование переездов к крупным населенным пунктам, требовавшим охраны часовым в третьем положении (винтовки в заряженном положении); мест нахождения часовых в третьем положении для охраны станций (станции подразделялись на концевые; остановочные для императорского поезда; промежуточные большие; промежуточные малые); места нахождения часовых на всех станциях для несения службы в третьем положении вокзалов (выходные двери), вагонных и паровозных парков на расстоянии 50 сажен в обе стороны от пути следования императорского поезда. Если в ЖПУ ж.д. своих чинов не хватало, для усиления командир отдельного Корпуса жандармов командировал на маршрут следования поезда унтер-офицеров из других ЖПУ ж.д. В свою очередь Управления железных дорог стягивало с соседних дорог железнодорожных служащих для выполнения технического надзора. Границы участков для станционных жандармов и унтер-офицеров определялись начальником ЖПУ ж.д. На станции, где планировалась остановка поезда, отправлялись не менее двух жандармов, один из которых должен быть старшим⁴³⁵, при этом на станции могли отправляться унтер-офицеры из числа губернских жандармских управлений⁴³⁶.

За 2 дня проводился повторный осмотр лично начальниками жандармских отделений совместно с офицерами 1-го Железнодорожного полка и начальниками участков дистанций служб и ремонта. При осмотре железнодорожных сооружений (мостов) предписывалось тщательно

⁴³⁵ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 583. Л. 3.

⁴³⁶ ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 84. Л. 24.

осматривать дно рек. Ко времени повторного осмотра начальникам отделений (за 2 дня) чины войсковой части должны были находиться у всех сооружений (трубы, мосты, путепроводы и проч.)⁴³⁷ в полной готовности для немедленного принятия осмотренных сооружений и выставления у них часовых. В станционных зданиях все императорские покои и порядок использования подвалов под ними, порядок проведения ремонтных работ также находились в ведении чинов жандармских полицейских подразделений железных дорог.

Нижним чинам ГЖУ поручалось самостоятельно либо, используя благонадежных лиц, организовывать сопровождение встречных поездов, которые могли бы встретиться с императорским поездом или которые императорский поезд должен был бы обогнать⁴³⁸. Этим лицам надлежало, не вызывая подозрения, размещаться во всех вагонах всех классов по возможности на местах около окон и иметь удостоверения для возможного оказания им содействия со стороны железнодорожной жандармской полиции за подписью начальника ГЖУ или жандармских полицейских отделений с приложением казенной печати⁴³⁹. Начальники отделений ЖПУ ж.д. для негласного наблюдения на линиях железных дорог и в поездах запрашивали в губернских жандармских управлениях филеров⁴⁴⁰. Во время проследования императорского поезда в декабре 1909 г. к охране пути из числа сотрудников Курского ГЖУ было привлечено: 1 вахмистр, 4 унтер-офицера и 3 филера⁴⁴¹.

Чины общей полиции (городской, уездной, сельской) должны были требовать соблюдения паспортного устава от жителей, выяснять законность паспортов, откуда прибыли, устанавливать их личность, политическую и

⁴³⁷ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 583. Л. 3об.

⁴³⁸ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 550. Л. 139.

⁴³⁹ ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 84. Л. 25.

⁴⁴⁰ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 550. Л. 19.

⁴⁴¹ ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 66. Лл. 89–89 об.

нравственную благонадежность, обращать внимание на всех возвращавшихся в местность⁴⁴².

С 1909 по 1911 гг. император Николай II неоднократно следовал через Курскую губернию, о чем сохранились сведения не только в фондах, относящихся к деятельности ЖПУ ж.д., но и Курского ГЖУ⁴⁴³. 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 чинов»⁴⁴⁴. Местная полиция действовала под общим руководством жандармской железнодорожной полиции.

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. немедленно доносил начальнику ЖПУ ж.д., а тот, в свою очередь – командиру Отдельного корпуса жандармов. Исключение составляли лишь технические вопросы, связанные с организацией движения. Ответственность за технический осмотр железнодорожного пути лежала на железнодорожном начальстве. Стрелки, блокировочные посты, семафорные будки, линейные телефоны и фонопоры охранялись железнодорожными служащими по соглашению с жандармской полицией под наблюдением жандармских унтер-офицеров, на прочих станциях запирались на ключ, хранением которого заведовал жандармский унтер-офицер. Начальники отделений располагали списками запасных железнодорожных служащих, которые должны были страховать работу obsługi императорского поезда на участках обслуживания, а именно:

442 ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 550. Лл. 1–2.

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

444 Полиция Курской губернии : история становления и деятельности (1864–1917) / Г.А. Салтык [и др.]. – Курск : Изд-во КГУ, 2007. – С. 272.

паровозных бригад, смазчиков, агентов службы подвижного состава и тяги, служащих депо⁴⁴⁵.

Для привлекавшихся лиц существовало три положения охраны: первое – по команде «сбор» в пунктах высадки; второе – расстановка; третье – окончательное занятие линии охраны. Из любого положения, о всем подозрительном необходимо был 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 твоекратное требование подходивший 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.⁴⁴⁶ 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 предписывалась форма одежды – фуражка или папаха, 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, рубахах или шинелях. Назначенные на охрану войска вступали в подчинение непосредственно – начальника 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

⁴⁴⁵ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 14. Лл. 171–174.

⁴⁴⁶ Там же. Д. 550. Л. 118.

свою фотографическую карточку, удостоверенную подписью начальника местного отделения ЖПУ ж.д. Эти документы выдавались служащим за 3 дня жандармской железнодорожной полицией, затем сдавались обратно на хранение. Лицам, 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 допускалась. Во втором и третьем положении при необходимости производства железнодорожных работ, проводить таковые разрешалось железнодорожным служащим только с разрешения начальника местного отделения ЖПУ ж.д. и в присутствии жандармского унтер-офицера. На станции, где планировалась стоянка императорского поезда, все лица допускалась только через пропускные пункты при удостоверении их личности чинами ЖПУ ж.д., губернатором или представителем местной полиции в их сопровождении⁴⁴⁷. В случае обнаружения передачи билетов другим лицам виновные в этом подлежали аресту, как передавший, так и принявший билет⁴⁴⁸.

Во время проследования императорского поезда внимание должно было быть обращено не на поезд, а на ситуации вокруг него (вперед, по сторонам). 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 не остановился, выстрелы повторялись по цепи. Все спешили в их сторону. Начальник ЖПУ ж.д. должен был иметь список всех лиц, находившихся в поезде. Без его разрешения никто к обслуживанию поезда не допускался.

Железная дорога бесплатно перевозила продукты, топливо, обеспечивала освещение. Войска развозили бесплатно на экстренных,

⁴⁴⁷ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 583. Л. 6.

⁴⁴⁸ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 635. Л. 100.

товарных, рабочих поездах, дрезинах и вагонетках или пешим порядком. Вся корреспонденция с пометкой «для охраны» была бесплатна, могла передаваться через начальников станций. Войска размещались вблизи станций в частных домах. Если таковых не было – на станциях, казармах, будках, вагонах. Произвольно занимать помещения было запрещено.

Лицам, задействованным в охране императорских поездов, обязательно полагалось ежедневно горячие питание. Денежное довольствие войскам составляло по 15 копеек в день, унтер-офицерам ЖПУ ж.д. – по 1 рублю в день.

О снятии охраны распоряжение давал Дворцовый комендант начальнику ЖПУ ж.д., который доносил о том командиру Отдельного корпуса жандармов, сообщал заведующему продвижением войск и начальникам отделений. 1-й Железнодорожный полк каждый раз снимался по особому распоряжению. Немедленно по получении распоряжении о снятии охраны все фотографические карточки и бляхи отбирались через тех же лиц, которые их выдавали и передавались начальнику жандармского отделения. Каждый случай потери карточки или бляхи должен был быть тщательно расследован начальником отделения⁴⁴⁹. Таким образом, за все время своего существования жандармские полицейские подразделения надежно обеспечивали безопасное проследование императорских поездов по территории Курской губернии, исключали факты незаконного вмешательства в функционирование железнодорожного транспорта.

Ситуация с исполнением специальных функций обострилась в годы Первой мировой войны. Жандармские унтер-офицеры в пределах своих полномочий противодействовали шпионам. Для этого жандармский полицейский унтер-офицер размещался в вагоне, где следовал иностранец, садился напротив него в форме и с оружием. При этом у подозрительного лица проверялись документы неспешно, тщательно с целью максимально

⁴⁴⁹ ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 66. Лл. 22–23.

отвлечь его от сбора необходимых сведений⁴⁵⁰. Подозрение в шпионаже грозило арестом не только иностранным гражданам, но и местному населению. Так, во время стоянки на ст. Курск-2 воинского поезда № 91 по 2-му пути проходил крестьянин Курской губернии Щигровского уезда Стахановской волости Иван Тененев и о чем-то расспрашивал нижних чинов. Этих обстоятельств было достаточно для того, чтобы подвергнуть Тенева аресту при полиции на семь суток⁴⁵¹.

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

Таким образом, взаимодействуя с различными службами, подразделения жандармской железнодорожной полиции принимали действенные меры по реализации специальных функций: контроле за железнодорожными служащими, купировании революционных проявлений,

⁴⁵⁰ Время: люди и магистрали / Бачинский Л.А. Бурькин В.М. Бревнов А.В. и др. – М.: Наша молодежь, 2014. – С. 39.

⁴⁵¹ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 17. Л. 84.

обеспечении 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.

2.3. Деятельность железнодорожной жандармерии по обеспечению общеполицейских обязанностей.

В штатном режиме жандармская железнодорожная полиция осуществляла деятельность предупредительного и пресекающего характера. Круглосуточное движение поездов через населенные пункты, массовое скопление людей, концентрация материальных ценностей, нарушения правил безопасности нередко приводили к неблагоприятным последствиям, большими материальными потерями и даже крушениям с человеческими жертвами.

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, движение которого по участкам соседних дорог было или исключено вовсе или минимальным. Грузы перегружались на границах дорог на станциях, что способствовало их хищениям, порче. Кроме того, Курская губерния была одной из густонаселенных губерний Российской империи: по ее территории перевозилось большое количество пассажиров, поэтому преступления против личной собственности, безбилетные проезды, травмирования железнодорожными составами людей и сельскохозяйственного скота составляли основное содержание правонарушений и преступлений на транспорте.

На чины ЖПУ ж.д. были возложены все права и обязанности общей полиции в пределах участков оперативного обслуживания, то есть на железных дорогах жандармские полицейские подразделения железных дорог

заменяли общую полицию и исполняли все ее права и обязанности. К такому относились: поддержание правопорядка на железных дорогах путем профилактики правонарушений и преступлений, их пресечение и раскрытие, производство дознаний, осмотр мест происшествий, сохранение и изъятие следов преступлений, розыск и задержание преступников.

Статьи 12 и 13 закона «О порядке действий чинов Корпуса жандармов» определяли порядок прокурорского надзора, а также полномочия прокурора давать чинам жандармской железнодорожной полиции различные поручения по обнаружению преступлений. Поручения прокурора были обязательны для железнодорожных жандармов. Исполнять их предписывалось незамедлительно и «не испрашивая разрешения своего начальства». Статья 14 определяла порядок передачи материалов чинам общей полиции. Статья 15 позволяла в районе железных дорог действовать общей полиции в случаях отсутствия на месте происшествия чинов ЖПУ ж.д. Статьи 16, 17, 18 и 19 определяли порядок прокурорского надзора и действия прокурора при выявлении им недостатков в деятельности чинов жандармской железнодорожной полиции. «Общий Устав Российских железных дорог»⁴⁵² от 12 июня 1885 г. способствовал правовой регламентации деятельности жандармских полицейских подразделений железных дорог. Всякое право, данное по должности каждому жандармскому полицейскому ставило его в вполне определенные границы. Незнание этих прав могло привести служащего ЖПУ ж.д. к двум противоположным крайностям, равно незаконным по своим последствиям: либо превышению полномочий, либо бездействию. Существенно важным для каждого унтер-офицера или офицера было знать, какие именно права были ему даны и где они заканчивались, где пролегла граница между бездействием и обязанностями, в чем заключалось содержание жандармской полицейской службы на линиях железных дорог. Стремление обобщить все статьи законов, приказов, инструкций, положений и прочих указаний, регламентировавших деятельность Жандармских

⁴⁵² ПСЗРИ. – Собр. 3. – Т. 5. – № 3055.

полицейских управлений железных дорог реализовал Л.А. Тимофеев⁴⁵³. Он сумел создать пособие, которое, несмотря на свои внушительные объемы, стало настольной книгой каждого жандармского чина на железнодорожном транспорте.

Названная справочная книга интересна тем, что позволяет на основе математико-статистического и количественного методов проанализировать степень важности различных аспектов деятельности жандармских полицейских подразделений железных дорог во второй половине XIX – начале XX вв.

Если до 1890 г. было издано 4 законодательных акта, включавших в себя 114 статей в части деятельности жандармских полицейских подразделений железных дорог, то с 1900 до 1908 гг. было издано 32 законодательных акта, включавших 1728 статей. Следует отметить, что перечень статей, регламентировавших деятельность жандармских полицейских подразделений железных дорог, постоянно уточнялся соответствующим приказом по Военному ведомству. Вся совокупность нормативных правовых актов была систематизирована в уже названном справочнике, 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, с одной стороны, сужали и конкретизировали эти направления, с другой стороны, обобщали широкий спектр выполняемых функций.

⁴⁵³ 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.

Проведенный анализ всех направлений деятельности жандармских полицейских подразделений железных дорог, поименованных в названном справочнике, позволил сделать следующие выводы:

1) Первое место занимала сфера охраны общественного порядка и спокойствия на железных дорогах. 22,6 % нормативных актов определяли соблюдение порядка на пассажирских и товарных станциях 12,3 %, на участках пути – 2,9 %, в пассажирских поездах – 1,8 %, а также иные аспекты деятельности.

2) Второе место занимали резонансные происшествия – 18,7 %. Мерам пресечения по преступлениям против чужой собственности было отведено 5,7 % нормативных актов; происшествиям с поездами в пути и на станциях – 6,8 %; смертным случаям – 2,9 %; действиям при причинении вреда здоровью человека – 1,3 %; оскорблению железнодорожных служащих – 0,9 %; пожарам – 0,9 % и т.д.

3) Следующая по значимости функция – борьба с преступными посягательствами на грузы, выявление правонарушений в сфере пассажирских перевозок. Этому направлению уделялось 17,7 % нормативных документов. К ним относился надзор за перевозкой по железным дорогам артиллерийских грузов; порядком перевозки багажа пассажиров; изъятием предметов, не подлежащих провозу; соблюдением правил действий с невостребованным грузом; порядком приема/выдачи грузов и посадки/высадки пассажиров на станциях и полустанках; обязанностями пассажиров иметь проездной билет; надзор за порядком перехода из вагона низшего класса в вагон высшего класса; порядком льготного провоза малолетних; правилами перевозки собак, домашней птицы, мелких животных, крупного рогатого скота и т.д.

4) Проведение мероприятий, вызванных социально-политической обстановкой в стране составляло 7,0 %. Сюда относились мероприятия по контролю за революционными настроениями среди железнодорожников, недопущение забастовок, противоправительственной пропаганды;

5) Такое же количество документов, как и по предыдущему пункту, относилось к вопросам оказания содействия службам и ведомствам при военных перевозках, перевозки арестантов, почты, оказание помощи в розыске и задержании скрывшихся лиц;

6) Для приграничных станций были актуальны вопросы паспортного контроля. Курская губерния к таковым не относилась, однако вопросам паспортного контроля также уделялась определенная доля внимания. В соответствии с проведенным анализом – 5 %.

7) Надзору за санитарным состоянием на железных дорогах уделялось 4,6 % от всего спектра документов.

Таким образом, данные, полученные в результате анализа содержания справочника, позволили сделать вывод о том, что подавляющее большинство документов относились к общеполицейской деятельности в районе тяготения к железнодорожным магистралям, а остальная доля усилий жандармских железнодорожных полицейских была направлена на реализацию специальных функций.

На объектах железнодорожного транспорта преобладали, преступления против частной собственности, так как железная дорога притягивала к себе криминальный элемент ввиду значительного скопления материальных ценностей на небольших пространствах.

Общая картина имущественных преступлений, совершенных на железных дорогах России к концу XIX в., коррелируется с данными, полученными нами при анализе деятельности жандармских полицейских подразделений на территории Курской губернии. В исследованиях, посвященных деятельности Жандармских полицейских подразделений железных дорог, встречаются такие цифры: в 1896 г. подразделениями ЖПУ ж.д. было зарегистрировано краж: в пассажирских поездах – 3 324, на станциях – 4 625, при этом уровень латентности совершаемых хищений был высок в связи с заинтересованностью самих железнодорожников в сокрытии преступлений. Если обратиться к структуре преступлений имущественного характера, совершавшихся на железных дорогах, то мы увидим, что к концу

XIX в. (по состоянию на 1896 год) на долю хищений личного имущества граждан приходилось 50,5 % преступлений⁴⁵⁴. При этом, следует отметить, что в исследованиях, в которых приводятся данные, указывающие на преобладающее число краж в общей структуре преступности на железнодорожном транспорте, за 100 % брались только преступные посягательства, из которых более половины относились к имущественным. Мы же, говоря о 20 %, в их числе учитывали все происшествия, происходившие на участках обслуживания, т.е. помимо преступлений учитывали пожары, травмирования, разрывы и сходы поездов, порчу и повреждения грузов и т.д., то есть за 100 % принимали весь спектр происшествий, в том числе и не криминального характера, с которыми имели дело жандармские полицейские подразделения железных дорог.

Для того, чтобы оценить объем совершаемых краж на участках оперативного обслуживания в структуре всех преступлений и происшествий, которые происходили на участках оперативного обслуживания, возьмем отчет Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. за четыре года: 1896 (См.: Приложение № 36)⁴⁵⁵, 1898 г. (См.: Приложение № 37)⁴⁵⁶, 1899 (См.: Приложение № 38)⁴⁵⁷ и 1900 (См.: Приложение № 39)⁴⁵⁸ в соответствии с которым на территории управления жандармскими полицейскими подразделениями железных дорог были проведены дознания.

Анализ статистической отчетности показал, что, несмотря на общий рост преступлений рассматриваемых нами категорий в период с 1896 по

⁴⁵⁴ Абдрахманов А.И. Проблема хищений на железнодорожном транспорте Российской империи периода империализма (конец XIX – начало XX вв) / А.И. Абдрахманов // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации. – 2014. – № 2. – С. 91.

⁴⁵⁵ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 479. Лл. 6–9.

⁴⁵⁶ Там же. Д. 481. Лл. 9–12 об.

⁴⁵⁷ Там же. Д. 482. Лл. 4–7.

⁴⁵⁸ Там же. Д. 483. Лл. 6–9.

1900 г. в абсолютном выражении, удавалось снижать их удельный вес в общей структуре происшествий. (См.: Таблица № 12)

Таблица № 12.

**Сводная ведомость совершенных краж
(из отчета Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д.)**

| Год | Кражи в поездах | | Кражи на станциях | | Кражи у служащи ж.д. | | Кражи ж.д. имущ-ва | | Кражи грузов и товаров | | Всего краж | |
|-------------|-----------------|-----|-------------------|-----|----------------------|-----|--------------------|------|------------------------|-----|------------|------|
| | к-во | % | к-во | % | к-во | % | к-во | % | к-во | % | к-во | % |
| 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, с одной стороны, о высокой степени актуальности задач, стоявших перед правоохранительными органами на объектах железнодорожного транспорта, с другой, об эффективной работе, результатом которой становилось снижение уровня преступности по приоритетному направлению деятельности в общей структуре происшествий. Большинство преступлений совершались в поездах и на станциях, то есть на маршрутах и постах жандармских унтер-офицеров.

Что касается «грузовых» преступлений, то их доля росла как в абсолютном выражении, так и в процентном соотношении. По большей части это было связано с высокой латентностью данного вида преступлений⁴⁵⁹. Очевидной становилась необходимость создания специальных подразделений по охране перевозимых грузов, специализировавшихся на охране и сопровождении грузов – прообраза современной Ведомственной охраны железнодорожного транспорта. В среднем на территории одного управления ЖПУ ж.д. (по протяженности участков пути, сопоставимого с протяженностью железнодорожного пути на территории Курской губернии:

⁴⁵⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 135. Л. 11.

1522 версты в зоне ответственности Кременчугского ЖПУ ж.д. в 1896⁴⁶⁰ и 1304 версты на территории Курской губернии в начале XX в.⁴⁶¹) совершалось 621 преступлений против собственности в год или 2 преступления в день, что составляло 20 % от всех происшествий, по которым жандармскими чинами проводилось дознание. В процентном отношении общая раскрываемость преступлений в жандармских полицейских подразделениях железных дорог была на уровне 40 %. (См.: Таблица № 13)

Таблица № 13

Ведомость по дозняниям, произведенным чинами и протоколам, составленным по Общему Уставу российских железных дорог в 1910 году в Основском отделении Кременчугского ЖПУ ж.д.

| Наименование отделения | Дознания | | | | | | | | | | | На основании Общего Устава российских железных дорог |
|------------------------------|--------------|-------------------------|-------------|--------------------------|--------------------|---|---------------|--------------------------------|------------------|---------------------|------------------------------------|--|
| | Всего дозний | Кто производил дознание | | Куда направлено дознание | | | | | | Обнаружено виновных | Сколько лиц подвергнуто задержанию | |
| | | офицеры | Нижние чины | судебному следователю | товарищу прокурору | в миров. судеб. установления и волостные суды | общей полиции | подлежашему начальству винного | Начальнику дорог | | | |
| Сумское | 128 | - | 128 | 45 | 1 | 37 | 44 | - | 1 | 57 | 29 | 4264 |
| Всего (по девяти отделениям) | 1634 | 1 | 1633 | 748 | 6 | 546 | 296 | 33 | 4 | 654 | 344 | 22039 |

⁴⁶⁰ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 18-е января 1896 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1896. – С. 116.

⁴⁶¹ Последняя война императорской России и Курская губерния: социально-экономические процессы в провинции / А.Ю. Золотухин [и др.]. – Курск : Юго-Зап. гос. ун-т., 2014. – С. 26.

Если похищенные вещи удавалось обнаружить и изъять, то таковые, под расписку, могли быть возвращены потерпевшему на месте, с внесением соответствующей записи в протокол. При необходимости и для раскрытия совершенной кражи привлекались чины общей полиции, например, для производства обысков у подозреваемых лиц. Если кража происходила в поезде, о ее совершении ориентировались другие отделения ЖПУ ж.д. по маршруту следования потерпевшего⁴⁶². В качестве положительного примера работы жандармской железнодорожной полиции в данном направлении 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. Мало того, что жандармские унтер-офицеры Яков Великий и Павел Слушаенко изобличили преступника, задержали его, изъяли похищенное и вернули потерпевшему, так они еще, что представляется более важным, не последовали просьбе виновного взять у него в качестве подкупа 5 рублей «за несоставление» протокола⁴⁶³. Примеров раскрытия краж личного имущества граждан по горячим следам чинами жандармских полицейских подразделений железных дорог множество. За «молодцеватые действия», проявленные унтер-офицером Старооскольского отделения Агафонику Дрожено, при розыске злоумышленника, похитившего сапоги, принадлежавшие крестьянину, объявлено «Спасибо» от имени начальника ЖПУ ж.д.⁴⁶⁴ Тех же благодарных слов заслужил унтер-офицер Емельян Курган «за молодцеватые и вполне умелые действия, выказанные им при розыске похищенных с 34 версты Елец-Валуйской линии двух телеграфных и трех подпорных столбов на сумму 17 рублей и обнаружение виновного»⁴⁶⁵. Унтер-офицер Валуйского отделения Гавриил Улановский, находившийся на ст. Валуйки 20 сентября 1902 г., получив заявление от

⁴⁶² Петров. Указ. соч. – С. 84–88.

⁴⁶³ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 486. Л. 10 об.

⁴⁶⁴ Там же. Д. 479. Л. 68.

⁴⁶⁵ Там же. Л. 62.

крестьянки Дарьи Барискиной «о краже у нее неизвестно кем из вагона 3 класса мешка с вещами на сумму 35 руб., немедленно отправился вместе с унтер-офицером Александром Стороженко в село Рождественское, где путем ловких и умелых расспросов обнаружил и задержал вора с украденными вещами. Петр Чехлыстов, находясь на ст. Валуйки и получив 26 сентября 1902 г. со ст. Уразово телеграмму о краже на ст. Уразово с открытой платформы неизвестно кем одного места кожаного товара на сумму 143 руб., немедленно принятыми мерами к розыску задержал на станции Валуйки вора с поличным, оказавшимся крестьянином⁴⁶⁶. Подобные действия унтер-офицеров назывались похвальными, им объявлялись благодарности от лица руководства.

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 таковы, своевременно сообщать об этом железнодорожным жандармам.

Хищения грузов и багажа совершались в условиях неочевидности, что способствовало их 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

⁴⁶⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 484. Лл. 59–60.

злоумышленники, извлекая ценные вещи из багажных мест, вновь их упаковывали, и багаж без видимых повреждений следовал до места назначения. Обнаружить хищения удавалось только собственникам после получения багажа. Многие преступления оставались не заявленными. Для раскрытия данного вида преступления, в первую очередь, обрабатывались работники железнодорожного комплекса. Далее, если оперативно раскрыть преступление не удавалось, жандармы взаимодействовали с чинами общей полиции, обрабатывались наиболее вероятные места сбыта похищенных вещей за полосой отчуждения.

Нередко кражам грузов способствовали железнодорожные служащие такими формальными действиями, как: небрежная пломбировка вагонов, ненадлежащее укрепление люков, намеренное искажение сопроводительных документов. Ряд действий прямо был направлен на совершение хищения грузов. К таковым можно отнести: намеренная порча вагонов, их постановка в тупики и на удаленные пути, подсыпка песка в буксы для отцепки вагона, его разгрузки тогда, 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 грузов⁴⁶⁷. В связи с тем, что по железным дорогам отправлялись различные товары, объектами хищения становились продукты сельского хозяйства и животноводства, горной промышленности (каменный уголь), а также иные товары, представляющие материальную ценность. Кроме того, на территории Курской губернии действовали боевые группы эсеров, совершавшие разбойные нападения на грузовые поезда. Свои действия они называли «экспроприацией», что позволяло преступникам получать одобрение в революционной среде и части общества. В 1906 г. «летучий отряд» Поволжской и Украинской областей у артельщика, ехавшего в пломбированном вагоне, экспроприировал 60 тыс. руб. для партийной

⁴⁶⁷ Кикодзе Г.С. Линейные железнодорожные служащие, их роль и значение / Г.С. Кикодзе. – Харьков : Типография "Печатник", 1911. – С. 25–43.

кассы⁴⁶⁸. К борьбе с хищениями данного вида привлекались, в том числе, и нижние чины. Таким образом, уже с конца XIX в. кражи грузов стали наиболее распространенными видами уголовных преступлений. По данным исследователей, на долю хищений перевозимых грузов приходилось от 40 % (в 1897 г.) до 53 % (в 1906 г.) от общего числа преступлений в зависимости о региона⁴⁶⁹.

Общим уставом российских железных дорог на чинов жандармской железнодорожной полиции были возложены обязанности по составлению протоколов (так называемых «коммерческих») при выявлении нарушений, определенных Уставом правил перевозки по железным дорогам пассажиров, их багажа и грузов. Такие протоколы составлялись, как правило, жандармскими унтер-офицерами исключительно по заявлениям либо железной дороги, либо собственников грузов. В случае, если при составлении коммерческого протокола обнаруживались признаки хищения груза, то унтер-офицерами составлялся отдельный (полицейский) протокол. Сведения, полученные при составлении коммерческих протоколов, учитывались для последующего анализа с целью выявления лиц, возможно, причастных к совершенным хищениям.

В центральной части России доля «грузовых» преступлений в общей структуре уголовной преступности была сопоставима с приведенными цифрами. М.А. Колодий приводит сведения о том, что «в 1896 г. на железных дорогах было зарегистрировано 2 712 краж перевозимых товаров и грузов, из них 1 601 преступление было совершено служащими железных дорог»⁴⁷⁰, учитывая, что данные по России были сопоставимы с тем, что происходило

⁴⁶⁸ Полиция Курской губернии : история становления и деятельности (1864–1917) / Г.А. Салтык [и др.]. – Курск : Изд-во КГУ, 2007. – С. 269.

⁴⁶⁹ 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. 48.

⁴⁷⁰ Колодий М.А. Летопись транспортной милиции Поволжья / М.А. Колодий. – Саратов : Приволжское управление внутренних дел на транспорте МВД России, 2009. – С. 82.

на железных дорогах Курской губернии, мы можем предположить, что из 250 преступлений в части хищения грузов, в среднем совершавшихся ежегодно на территории Курской губернии, в них приняло участие 60 % железнодорожников, что в абсолютном выражении составляло 150 человек в год. Это количество нарушителей составляло 4,3 % от общего числа железнодорожных служащих, если считать, что таковых на территории Курской губернии к концу XIX – началу XX вв. было 3,5 тысячи. Иными словами, из 20 человек служащих железных дорог – 1 был преступником, вовлеченным в хищение перевозимых грузов и товаров. Если сюда добавить иные преступления, правонарушения и происшествия, происходившие на объектах транспорта, и учесть, что кражи перевозимых грузов составляли лишь 6,5 % от их общего числа, то оказывается, что из 20 железнодорожников в те или иные происшествия было вовлечено 15, которые становились либо потерпевшими, либо свидетелями, либо фигурантами дознаний. Отсюда настороженность со стороны железнодорожных служащих к жандармским полицейским чинам.

Нападение на кого-либо с целью хищения имущества с применением или опасностью применения оружия, либо с причинением вреда здоровью т.е. разбой, наказывалось каторжными работами. Виновных в разбое лиц, жандармским унтер-офицерам предписывалось арестовывать всегда⁴⁷¹. Известны случаи, когда разбоем занимались проводники поездов. Так, 22 октября 1874 г. обер-кондуктор 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. Преступление это расследовалось и было раскрыто

⁴⁷¹ Петров. Указ. соч. – С. 82–83.

в Курском жандармском полицейском отделении⁴⁷². Другой случай произошел на станции Рыльск Московско-Киево-Воронежской ж.д., 13 июля 1907 г., когда мещанин Парамон Марченко, будучи на дежурстве в товарной конторе, услышал довольно громкий разговор и шаги нескольких лиц около вокзала. Желая узнать в чем дело, он потушил лампу, заглянул в окно и увидел стоявшую в пятидесяти шагах от конторы группу неизвестных ему лиц. В это время через незапертое на задвижку окно соседней телеграфной конторы ворвались трое молодых, вооруженных револьверами людей, которые, оборвав провода телефона, окружили Марченко и угрожая ему убийством, отняли ключи, похитили из кассы дневную выручку в сумме 948 руб. 85 коп. и немедленно скрылись. При производстве розыска злоумышленники были задержаны унтер-офицерами ЖПУ ж.д. на ст. Ворожба⁴⁷³. Это задержание стало возможным ввиду оперативного взаимодействия между унтер-офицерами Глуховского отделения. Раскрытие другого преступления, совершенного аналогичным образом на ст. Томаровка Белгород-Сумской ж.д. 11 декабря 1907 г., стало возможным благодаря взаимодействию Белгородского жандармского полицейского отделения с чинами общей полиции Белгородского уезда. Обстоятельства происшествия следующие. После только что отошедшего поезда на станции Томаровка остались только служащие, в это время в контору станции вошли трое вооруженных револьверами и кинжалами злоумышленника (как позже выяснилось, 19 и 20 лет), четвертый же остался на дворе. Вошедшие в контору, угрожая револьверами, крикнули бывшим в конторе начальнику станции Израильтяну и его помощнику Лазаренко «руки вверх», приказали не двигаться, перерезав телеграфную проволоку, выбрали из кассы 3609 руб. денег и скрылись. Первоначально установить лиц не представилось возможным, однако, после нападения на дом купчихи Марфы Сегеды виновные в этом нападении были задержаны и один из них Федор Руденко

⁴⁷² ГАРФ. Ф. 109. Оп. 159. Д. 310. Лл. 33–34.

⁴⁷³ ГАРФ. Ф. 102. Оп. 204. Д. 5623. Лл. 7–7 об.

(18 лет) сознался в участии в ограблении конторы станции Томаровки и выдал соучастников⁴⁷⁴.

Соглашаясь с исследователями, отмечавшими тот факт, что служащие железных дорог не были надежными помощниками чинам жандармских полицейских управлений железных дорог⁴⁷⁵, приведем такой пример. В Белгородском жандармском полицейском отделении железных дорог имелась 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 хищениям⁴⁷⁶. Унтер-офицеры добросовестно отрабатывали полученную информацию и задерживали виновных лиц с поличным. Так, унтер-офицеру Валуйского отделения Осипу Богачу за розыск каменного угля и куска рельс была объявлена благодарность⁴⁷⁷. В 1915 г. и.о. Курского губернатора Катенин А.А. был обеспокоен тем, что ему доносили об отправлениях 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 Курск⁴⁷⁸. По сведениям о результатах следственных действий за 1896 год, проведенным чинами

⁴⁷⁴ Там же. Д. 8903. Л. 7–8.

⁴⁷⁵ Санин В.Е. Особенности нормативного регулирования правоприменения в борьбе жандармерии Сибирской железной дороги с корыстной преступностью / В.Е. Санин // Вестник экономической безопасности. – 2016. – № 6. – С. 120.

⁴⁷⁶ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 766. Лл. 19–28 об.

⁴⁷⁷ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 481. Л. 26 об.

⁴⁷⁸ Последняя война императорской России и Курская губерния: социально-экономические процессы в провинции / А.Ю. Золотухин [и др.]. – Курск : Юго-Зап. гос. ун-т., 2014. – С. 63–64.

жандармского корпуса, вина железнодорожных служащих была установлена в 1601 случаях, что составило 34 % от общего числа совершенных краж в Российской империи⁴⁷⁹. Особое беспокойство властей вызывали повторяющиеся случаи хищений перевозимых по железным дорогам оружия боеприпасов, относящихся к военному ведомству. Об этом свидетельствуют многочисленные шифрованные депеши внутри ведомства путей сообщения⁴⁸⁰. 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»⁴⁸¹.

Однако, несмотря на то, что жандармские унтер-офицеры выполняли социально-важную функцию, раскрывали преступления путем немедленного реагирования на сообщения о происшествиях, со стороны железнодорожных служащих они не всегда получали позитивный отклик и помощь. Может быть, это было связано с тем, что нередко сами железнодорожные служащие становились субъектами преступных деяний, как например, фельдшер Иван Крекшин, похитивший овчинный тулуп у крестьянина и избитый жандармским унтер-офицером⁴⁸², а может быть и прямое нежелание оказывать содействие силовым структурам, так как жандармы в случае совершения железнодорожными служащими правонарушений или упущений по службе, могли привлекать их к ответственности. Примером нежелания оказывать содействие жандармским полицейским служит следующий факт. В ночь на 10 июня 1915 г. из казармы

⁴⁷⁹ Глушаченко С.Б. К вопросу о содействии служащих железных дорог железнодорожной жандармерии / С.Б. Глушаченко // Вестник экономической безопасности. – 2016. – № 5. – С. 189.

⁴⁸⁰ ГАКО. Ф. 46. Оп. 60. Д. 20. Л. 313.

⁴⁸¹ Там же. Л. 346.

⁴⁸² ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 480. Л. 123 об.

40-го околотка II участка пути было совершено хищение инструментов, принадлежавших плотнику Павленкову. Получив об этом сведения, унтер-офицер Рышковского отделения явился на место и предложил артельному старосте того же 40-го околотка крестьянину Харьковской губ. Сумского уезда Прорубской волости Трофиму Семеновичу Подлесному отправиться вместе с ним в деревню Анохино и командировать туда же еще двух ремонтных рабочих в качестве понятых при производстве обыска у подозреваемого в краже одного из крестьян той деревни. Однако Подлесный отказался исполнить требование унтер-офицера до получения разрешения начальника участка пути на отлучку его и ремонтных рабочих с места службы⁴⁸³. Таким образом, при формальной правоте железнодорожного старосты Подлесного, время на проведение неотложных мероприятий со стороны жандармского унтер-офицера было безвозвратно упущено.

Иначе обстояли дела в вопросах взаимодействия жандармских полицейских подразделений железных дорог с представителями местных правоохранительных органов, где нередко находили отклик и содействие. Так, начальник Брянского отделения, например, 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»⁴⁸⁴. 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

⁴⁸³ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 17. Лл. 13–13 об.

⁴⁸⁴ ГАБО (Брянск). Ф. 376. Оп. 1. Д. 271. Л. 37.

если дело касалось политических преступлений или убийств представителей власти – то и в губернские жандармские управления в места возможного появления преступников⁴⁸⁵.

Вместе с тем, известны многочисленные примеры плодотворного взаимодействия служащих железных дорог и жандармских полицейских. Так, мошенничество, то есть хищение чужой собственности посредством обмана либо злоупотреблением доверием в некоторых случаях удавалось разоблачить только благодаря содействию железнодорожных служащих, понимавших, что и они сами могли стать жертвой мошенников. В качестве примера приведем случай, произошедший на Южных железных дорогах в 1916 г. Поставщик угля на Южных ж.д. доставил в 1916 г. на станцию Белгород 100 тыс. пудов каменного угля в целях определения его качества и в зависимости от этого – его ценность. В случае, если качество было бы признано удовлетворительным, то подобный уголь был бы принят на всех Южных железных дорогах. Проведенная проба показала его негодность. Тогда поставщик, договорившись о повторной экспертизе в Харькове, вступил в сговор с работниками Белгородского топливного склада с тем, чтобы они подменили уголь для пробы, заменив его на более качественный. По доносу одного из служащих склада, преступный умысел мошеннических действий был раскрыт чинами Белгородского жандармского полицейского отделения железных дорог⁴⁸⁶.

Одним из самых больных мест в железнодорожном деле второй половины XIX – начала XX вв. был провоз безбилетных пассажиров кондукторами⁴⁸⁷. Это явление было массовым и приносило не только материальные убытки (недополученная прибыль), но и негативно отражалось на нравственном облике общества, когда средства, добытые преступным

⁴⁸⁵ Там же. Л. 203.

⁴⁸⁶ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 766. Лл. 19–20.

⁴⁸⁷ Кикодзе Г.С. Линейные железнодорожные служащие, их роль и значение / Г.С. Кикодзе. – Харьков : Типография "Печатник", 1911. – С. 10.

путем, употреблялись гласно, вызывали зависть общества и служили дурным примером для молодого поколения. Кроме того, приучали население, вступавшие в сговор с кондукторами, ради мелкой выгоды предавать интересы государства.

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»⁴⁸⁸. Структуру дел, по которым чины жандармской железнодорожной полиции производили дознания мы можем проанализировать на примере ведомостей Валуйского, Старо-Оскольского отделений Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. за 1896 г. (См.: Приложение № 36)⁴⁸⁹ и Сумского отделения Кременчугского ЖПУ ж.д. за 1910 г. (См. Таблица № 13)

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 % и т.д. Обращаясь к ведомости Сумского отделения за 1910 г., видим, что в год отделением было составлено 4254 протоколов по происшествиям в соответствии с Общим уставом российских железных дорог, произведено 128

⁴⁸⁸ Тимофеев Л.А. Справочная книжка для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог : По жандармско-полицейской части : Обязанности по судебным делам / Л.А. Тимофеев. – СПб.: Тип. Шт. Отд. корп. жандармов, 1908. – С. 1–4.

⁴⁸⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 479. Лл. 6–9.

дознаний, по которым в 57 случаях виновные были установлены, раскрываемость составила 44,5 %⁴⁹⁰.

В соответствии со ст. 252 Устава уголовного судопроизводства дознание по преступлениям возлагалось на прокуроров и судебных следователей. Однако первоначальные и неотложные следственные действия производили чины общей полиции, а, если вблизи объектов транспортной инфраструктуры находились чины железнодорожной полиции, то жандармской железнодорожной полицией на своих объектах обслуживания. Вследствие этого каждый унтер-офицер того или иного отделения должен был знать, к какому судебному следователю, мировому судье или прокурору относится участок оперативного обслуживания, находящийся в его ведении с тем, чтобы незамедлительно (в течение суток) докладывать о происшествиях по подведомственности и осуществить передачу собранных им материалов проверки. Вместе с тем, до передачи материалов по подведомственности, унтер-офицеру ЖПУ ж.д. предписывалось на месте происшествия производить дознание путем словесных расспросов и наблюдений. Все дознание записывалось в протокол, в котором фиксировались время и место происшествия, способ его совершения, сведения о подозреваемых и основания подозрения. Протокол в рамках уже начавшегося дознания являлся важнейшим документом, так как малейшие подробности, на первый взгляд неважные и не нужные, при этом аккуратно записанные в протокол унтер-офицером отделения, могли стать неоспоримым доказательством⁴⁹¹.

Обыски жандармским полицейским предписывалось производить на месте и в возможно короткий срок, до прибытия судебного следователя. Это объяснялось тем, что чем быстрее производился обыск, тем он, как правило, был успешнее. Вещественные доказательства, обнаруженные при обыске, изымались, сведения о них фиксировались в протоколе⁴⁹². Для того, чтобы

⁴⁹⁰ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 135. Л. 11.

⁴⁹¹ Петров. Указ. соч. – С. 23.

⁴⁹² Там же. – С. 25.

подозреваемый не скрылся от следствия, в исключительных случаях жандармские полицейские могли применить две меры: лишение вида на жительство или арест. Об аресте подозреваемого выносилось либо отдельное постановление, либо делалась запись в том же протоколе дознания (с места происшествия).

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

Дислоцируясь на территории Курской губернии, отделения жандармской железнодорожной полиции активно участвовали в общегосударственных мероприятиях, взаимодействуя с правоохранительными органами, с губернскими и земскими властями.

Так, в рамках выполнения общеполицейских функций по обеспечению общественного порядка, участие жандармских полицейских железных дорог предполагало регулирование переселенческих потоков, чтобы избежать неразберихи, скопления значительного количества пассажиров на станциях и в вагонах, контроль за обеспечением надлежащего санитарного состояния подвижного состава (Циркуляр Штаба Корпуса жандармов № 46 от 13 апреля 1907 г.)⁴⁹³.

Особую остроту эта проблема приобрела в ходе реализации Столыпинской аграрной реформы. При этом использовался опыт предшествующих периодов, так как стремление к переселению отмечалось уже после реформы 1861 г., но оно не поощрялось правительством, чтобы помещики не лишались дешевой рабочей силы. С 1910 по 1914 г. на основе полученного опыта проходила коррекция переселенческой политики с учетом потребностей Сибири. За годы Столыпинской реформы 1905–1914 г., около 3,5 млн. человек уехали осваивать новые земли, в том числе из Центрального

⁴⁹³ 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. 956–957.

Черноземья – 165 940 человек. Возврат составил 13,87 %. Об активном участии жандармского полицейского ведомства в переселенческой политике, проводившейся на территории Курской губернии, свидетельствуют дела Курского жандармского полицейского отделения, которые ежегодно заводились с 1906 г. по 1911 г. и именовались следующим образом: «К руководству по передвижению переселенцев, рабочих и по полицейско-санитарному надзору»⁴⁹⁴.

Самовольное переселение крестьянских семей не допускалось. При выявлении переселенцев на участках оперативного обслуживания чины ЖПУ ж.д. руководствовались специальной инструкцией от 24 марта 1897 г. № 48⁴⁹⁵. Так называемые «ходоки-переселенцы» задерживались на объектах железнодорожного транспорта жандармскими унтер-офицерами⁴⁹⁶. Основанием для задержания являлся факт отсутствия у гражданина письменного вида на жительство⁴⁹⁷. 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 вида⁴⁹⁸. Таким образом, жандармские полицейские на постоянной основе обеспечивали контроль за массовыми миграционными потоками.

Железная дорога представляла собой зону повышенной травмоопасности. Крупные происшествия неминуемо влекли человеческие жертвы, создавали потенциальную угрозу личной безопасности пассажиров.

⁴⁹⁴ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Лл. 70 об.–96 об.

⁴⁹⁵ Санин В.Е. Жандармское полицейское управление Сибирской железной дороги в организации обеспечения порядка и законности в ходе переселенческого движения в России (1893–1914 гг.) / В.Е. Санин // Вестник Московского университета МВД России. – 2014. – №4. – С. 108.

⁴⁹⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 479. Л. 36 об.

⁴⁹⁷ Там же. Д. 480. Л. 27.

⁴⁹⁸ Петров. Указ. соч. – С. 45–46.

Причинами железнодорожных происшествий становилась неправильная эксплуатация подвижного состава работниками транспортного комплекса, например, когда шпала могла упасть на путь с проходящего мимо поезда⁴⁹⁹, всевозможные нарушения железнодорожного полотна, вызванные как ненадлежащим отношением к строительству железных дорог ввиду всевозможных хищений и нарушений последующей их эксплуатации, так и прямыми диверсионными актами незаконного вмешательства. Шпалы на линиях железных дорог, которые преграждали путь поезду, обнаруживали на участках обслуживания разных отделений. При этом, рабочими версиями были те, которые указывали на умышленные действия неизвестных лиц⁵⁰⁰. В некоторых случаях удавалось обнаружить виновных лиц, как правило, социально неблагонадежных. 31 мая 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 дороги⁵⁰¹.

Бездействие служащего, заметившего повреждение пути (вместо того, чтобы оградить повреждение сигналами и заблаговременно известить об этом) могли стать 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 отремонтированный участок, где часть пути отсутствовала, в результате чего произошло опрокидывание части состава. Никто не пострадал⁵⁰², так как машинист предпринял все меры к экстренной остановке. Бездействие

⁴⁹⁹ ГАРФ. Ф. 109. Оп. 159. Д. 310. Л. 15.

⁵⁰⁰ Там же. Лл. 21–21 об., 29–29 об.

⁵⁰¹ Там же. Ф. 110. Оп. 1. Д. 421. Лл. 10–10 об.

⁵⁰² Там же. Ф. 109. Оп. 159. Д. 310. Лл. 4–4 об.

машиниста, как то, непринятие мер по экстренному торможению при обнаружении повреждения пути, могли повлечь человеческие жертвы. К столкновениям и сходам могли повлечь и бездействие кондукторов, например, когда, несмотря на тормозные свистки машиниста, он не завернул тормоза. 17 августа 1911 г. товарно-пассажирский поезд № 5 при входе на станцию Псел Северо-Донецкой железной дороги на стрелке потерпел крушение. Сошло с рельс 4 классных вагона, один из которых был с курским губернатором. Один из пассажиров заявил об ушибе бока. Выяснением причин крушения занимались жандармские полицейские Основского отделения⁵⁰³. 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 Кшень⁵⁰⁴. Виновный железнодорожный служащий был подвергнут аресту при полиции сроком на трое суток⁵⁰⁵. 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 вагонов⁵⁰⁶. 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. Вместе с тем, если в ходе расследования причин крушения устанавливалось, что служащие дороги не имели вины, то такое дело могло быть оставлено «без последствий», как например, крушение 7 июня 1915 г. на участке Брянск-Льгов части поезда в результате излома в холодном состоянии

⁵⁰³ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 1. Д. 710. Л. 19.

⁵⁰⁴ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 17. Л. 163.

⁵⁰⁵ Там же. Л. 126.

⁵⁰⁶ Там же. Л. 135.

шейки оси вагона⁵⁰⁷. 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 сходом и столкновениями. При этом жандармский унтер-офицер не был наделен правом вмешиваться в деятельность железнодорожных служащих в части организации движения. Его задача сводилась к обязанности доложить своему начальнику о факте задержки движения и составить протокол по факту происшествия, если такое случилось.

Железнодорожный транспорт приучал население Курской губернии к новым реалиям. Развитие железных дорог не только ускорило перемещение людей и грузов на значительные расстояния, но и значительно повысило уровень смертности от несчастных случаев на линиях железных дорог, частыми стали смертельные травмирования сельскохозяйственного скота. О проходе или переезде через железнодорожные пути жандармским унтер-офицером составлялся протокол. Начальник Рышковского отделения Московско-Киевского ЖПУ ж.д. 5 июля 1915 г. за № 1816 препроводил в Особый комитет протокол, составленный 23 июня 1915 г. унтер-офицером Козьмою Васютиным о хождении по путям станции Курск крестьянок Курской губернии⁵⁰⁸. К ответственности привлекались лишь те, кто не обращал никакого внимания на предупреждения унтер-офицеров или вахмистров о том, что хождение по путям железной дороги запрещено и продолжал свой путь по полотну дороги⁵⁰⁹. 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

⁵⁰⁷ Там же. Д. 17. Л. 133.

⁵⁰⁸ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 17. Л. 17.

⁵⁰⁹ Там же. Л. 57.

как опасность получения увечий или смертельного травмирования была реальной.

Одним из направлений реализации общеполицейских функций жандармских полицейских подразделений железных дорог было противодействие несанкционированной торговле продуктами питания сомнительного качества и происхождения. 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 жандармской железнодорожной полиции на территории Курской губернии в начале XX вв. к данной проблеме⁵¹⁰. Стихийная несанкционированная торговля представляла собой реализацию товара сомнительного качества, ухудшала санитарную обстановку, затрудняла движение транспорта. По этому поводу в циркуляре управления железных дорог от 17 сентября 1907 года № 2375 сказано о запрещении продавать с рук продукты пассажирам с особых мест на платформах или станционных дворах вблизи места остановки пассажирских поездов. Вместе с тем руководство железной дороги осознавало необходимость принимать 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»⁵¹¹. Для этого торговцы, которым была разрешена торговля с рук, снабжались бляхами на право торговли в установленных местах⁵¹². Разрешение на право торговли в определенных местах выдавала жандармская железнодорожная полиция. Таким образом, жандармские полицейские разделяли законную и незаконную

⁵¹⁰ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 83 об.–111.

⁵¹¹ Тимофеев Л.А. Справочная книжка для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог : По жандармско-полицейской части : Обязанности по судебным делам / Л.А. Тимофеев. – СПб.: Тип. Шт. Отд. корп. жандармов, 1908. – С. 326.

⁵¹² ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 17. Л. 275.

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»⁵¹³. Виновные подвергались ответственности по ст. 193 Общего Устава Российских железных дорог, а именно, аресту до одного месяца или штрафом до 100 рублей⁵¹⁴. Для сравнения: на полную экипировку одного унтер-офицера требовалось 25 рублей.⁵¹⁵ Мещанин Иван Филиппов, торговавший съестными припасами без должного разрешения, был подвергнут жандармским унтер-офицером аресту сроком на 2 недели⁵¹⁶, 7 суток ареста получил крестьянин Суджанского уезда, торговавший булками во время стоянки на ст. Коренево воинского поезда⁵¹⁷. Однако не только торговля съестными припасами привлекала внимание жандармских чинов ЖПУ ж.д., но и всякого рода продажи, создававшие излишнее беспокойство на объектах транспортного комплекса. Не оставались без внимания пассажиры, при которых находились спиртные напитки, так как ни ввоз, ни тем более их продажа на станциях или в поездах были запрещены⁵¹⁸. Как и на станциях, так и в пассажирских поездах продажа любых предметов требовала наличия соответствующей бляхи от жандармской железнодорожной полиции на право торговли. 13 июня 1915 г. унтер-офицером Рышковского отделения был составлен протокол о продаже открытых писем с видами г. Курска мещанином г. Харькова в пассажирских поездах во время их стоянок на ст. Курск⁵¹⁹. Аресту

⁵¹³ Тимофеев Л.А. Справочная книжка... Указ. соч. – 1908. – С. 326–327.

⁵¹⁴ ПСЗРИ. – Собр. 3. – Т. 39. – № 41478.

⁵¹⁵ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 990. Лл. 51–52.

⁵¹⁶ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 17. Л. 275.

⁵¹⁷ Там же. Л. 30.

⁵¹⁸ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 766. Лл. 46–48.

⁵¹⁹ Там же. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 17. Л. 79.

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 водой⁵²⁰. За то же правонарушение, тот же крестьянин вновь был подвергнут аресту сроком на одни сутки спустя месяц⁵²¹, 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. В результате анализа дел Курского отделения за период с 1869 по 1916 г. включительно установлено, что устойчивый интерес жандармских полицейских к данной проблематике наблюдается с 1899 г. За этот период в отделении было заведено 27 дел по названной проблематике, что составило 1,8 % от всех дел, заведенных в отделении за указанный период.

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 была, в конечном итоге, обеспечение нормальной деятельностью железнодорожного транспорта. Основной функцией жандармской железнодорожной полиции была именно правоохранительная деятельность. Состояние правопорядка на объектах железнодорожного транспорта рассматривалось как результат непосредственной деятельности

⁵²⁰ Там же. Л. 29.

⁵²¹ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 17. Л. 114.

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.

Заключение.

Объективная необходимость инновационного развития Российской Федерации в значительной мере связано с совершенствованием железнодорожного комплекса, обеспечением его эффективного и безопасного функционирования, актуализирует изучение опыта решения задач модернизации в переломные периоды Российской истории.

Исследование показало, что 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.

С первой железной дороги, которая обеспечила движение поездов по территории Курской губернии в 1868 году началось формирование нового территориального каркаса социально-экономического развития, проявилась высокая востребованность железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок.

Строительство железных дорог способствовало росту в структуре местного населения доли рабочего класса за счет рабочего класса, железнодорожной технической интеллигенции, увеличению миграционных потоков. На удаленных территориях, где прокладывались железнодорожные пути, стали формироваться маргинальные слои общества, требующие повышенного внимания со стороны власти. 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, относящихся к пяти линиям железных дорог.

Курская губерния, в силу географического положения, оказалась транспортным узлом с наибольшей плотностью сети в европейской части

России. С приходом железной дороги в Курскую глубинку расширилось сельскохозяйственное производство, активизировалась промышленная деятельность. Изменилась социальная структура населения, формирование рабочего класса и технической интеллигенции шло в основном за счет железнодорожников.

Созданные на рубеже веков железнодорожные магистрали составляют основу транспортной сети современной России и остаются главными инструментами перемещения грузов и пассажиров.

Изучение формирования железнодорожной сети как объекта правоохранительной деятельности позволяет сделать выводы о предпосылках создания во второй половине XIX – начале XX вв. системы жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д. на линиях, проходивших по территории Курской губернии. Так, основными предпосылками стали: стратегическая важность развития железнодорожного транспорта для многих сфер жизни общества и государства (экономической, политической, социально-культурной и т.д.); прогнозируемый уровень травматизма и пожароопасности, что требовало скорейшего реагирования на возможные происшествия с принятием соответствующих мер по снижению неблагоприятных последствий; предполагавшаяся концентрация людских и материальных ресурсов на ограниченном пространстве при перевозочных процессах, что вело к доступности объектов железнодорожного транспорта для широкого круга лиц, в том числе, и с противоправной моделью поведения; возможные злоупотребления и хищения при строительстве и последующей эксплуатации железных дорог; предполагаемая динамика перевозочных процессов, обусловившая необходимость предупреждения, пресечения и раскрытия преступлений по горячим следам в отношении личности и собственности; потребность в координации общих усилий в рамках межведомственного взаимодействия.

Эффективная правоохранительная деятельность на объектах железнодорожного транспорта стала возможной 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. Активное формирование сети железных дорог, усложнение их инфраструктуры, втягивание в сферу влияния железнодорожных магистралей значительной части населения России потребовали четкого определения места и роли жандармских железнодорожных подразделений железных дорог в отношениях с различными ветвями власти, хозяйствующими субъектами.

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, к разрешению порой нестандартных ситуаций на законном основании в вопросах внутреннего взаимодействия и взаимосвязи с правоохранительными органами Курской губернии. Для этого требовалась особая система, позволявшая действовать равно эффективно на всей совокупности железнодорожных линий.

С 1867 по 1917 г. по территории Курской губернии пролегали зоны ответственности пяти ЖПУ ж.д., в разное время носивших следующие наименования (всего 6): Орловского, Московского, Московско-Киевского, Харьковско-Царицынского, Харьковского, Кременчугского. Управлений ЖПУ ж.д. имели нормативно-определенные задачи, механизм реагирования и организационную структуру. На территории Курской губернии в период с 1867 по 1917 г. функционировали 11 жандармских полицейских отделений, в разное время, носивших следующие наименования (всего 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. 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.

Территориальные границы губерний при разграничении участков обслуживания учитывались, однако не были определяющими. Деление участков обслуживания жандармских полицейских подразделений железных дорог по административным границам губернии 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, учитывалась протяжённость пути, относившейся к тому или иному подразделению, принадлежность путей сообщений к ведению администраций той или иной дороги. Административные границы губернии при разграничении участков обслуживания не играли решающей роли, главным был принцип прямой доступности обслуживаемых участков.

Система жандармского полицейского обеспечения деятельности железных дорог на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX вв. складывалась по линейному принципу. Такая организация службы, когда участки оперативного обслуживания были привязаны к линиям железных дорог, а не административным границами, позволяла жандармским полицейским подразделениям ЖПУ ж.д. действовать на объектах железнодорожного транспорта эффективнее территориальных коллег: представителей губернской жандармерии и чинов общей полиции, так как учитывала особенности перевозочных процессов.

Ввиду значительной удалённости друг от друга подразделений жандармской железнодорожной, организация их деятельности нуждалась в четком, единообразном подходе к обеспечению правопорядка, к 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, полицейской 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 оперативного обслуживания, террористических угроз, эпидемий, военных перевозках.

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.

При создании нового отделения его штат большей частью комплектовался за счет унтер-офицеров, имевших практический опыт службы в других подразделениях жандармской железнодорожной полиции, что являлось залогом успешного функционирования зарождавшегося отделения. Система ротации низшего, среднего и старшего начальствующих составов обеспечивала скорейшее становление вновь создаваемых отделений и являлась эффективной мерой по профилактике коррупционных правонарушений, иных неблагоприятных явлений в жандармской полицейской среде.

Сложившаяся структура жандармских полицейских отделений, отличная от общей полиции, построенная по линейному принципу, штаты которой определялись протяженностью магистралей и интенсивностью перевозок, была оптимально сбалансированной для реализации своих функций с учётом специфики объектов обслуживания, проходивших по территории Курской губернии.

Высокий уровень профессионализма жандармских унтер-офицеров достигался через эффективную систему воспитания, которая была постоянной и многоступенчатой. Регулярной была оценка деятельности отделений со стороны руководства ЖПУ, контроль осуществлялся, в первую очередь, для улучшения работы и постановки новых задач, а затем уже для поощрения и наказания, если того требовала ситуация. Требования, предъявляемые 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.

Выстроенная кадровая политика, основанная на воспитании духовно-нравственных начал, личной мотивации, ведомственном контроле создавала условия для успешной деятельности на территории Курской губернии отделений ЖПУ ж.д., позволила жандармским полицейским подразделениям

железных дорог стать элитой правоохранительной системы Российской империи в целом. Изучение деятельности показало примеры добросовестного и порой самоотверженного выполнения служебного долга.

На территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX вв. в лице жандармских полицейских отделений железных дорог ЖПУ ж.д. действовала высокоорганизованная, самодостаточная правоохранительная система, способная эффективно выполнять функции по обеспечению безопасности на объектах железного транспорта в объемах, превышающих задачи общей полиции.

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.

Революция 1905–1907 гг., Столыпинская аграрная 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. Деятельность по реализации специальных функций жандармских полицейских отделений железных дорог ЖПУ ж.д. с учётом интенсивности передвижения высших лиц государства на железнодорожном транспорте по территории Курской губернии способствовала обеспечению их безопасности.

Изучение деятельности жандармской железнодорожной полиции показывает, что ее функции значительно превосходили объем задач общей полиции. При этом исполнение общеполицейских обязанностей в общей структуре задач, стоявших перед жандармским полицейским ведомством, был преобладающим. Успешному выполнению стоявших перед чинами жандармской железнодорожной полиции разнонаправленных задач способствовал высокий уровень профессиональной подготовки унтер-офицеров и единообразный подход к действиям в типовых ситуациях. Углубленное изучение технологий пассажирских и грузовых перевозок, особенностей функционирования транспортных служб и порядка ведения документации – те знания, которые применялись на практике жандармскими полицейскими при расследовании хищений грузов, краж у пассажиров и других преступлений. Данные, полученные в результате анализа служебной документации, позволили сделать вывод о том, что лишь часть усилий жандармских железнодорожных полицейских была направлена на реализацию специальных функций, тогда как подавляющее большинство документов относились к общеполицейской деятельности.

Жандармские полицейские подразделения железных дорог играли значимую роль в решении экономических, социальных проблем губернии и Центрального Черноземья в целом.

Реализуя горизонтальные связи в рамках межведомственного взаимодействия, жандармские полицейские отделения железных дорог ЖПУ ж.д. оказывали содействие общей полиции, губернским властям, Курскому губернскому жандармскому управлению, военному министерству, Переселенческому управлению, санитарно-эпидемиологическим службам, иным ведомствам.

Жандармские полицейские отделения ЖПУ ж.д. на территории Курской губернии действовали в рамках единого жандармского корпуса Российской империи, в рамках единого правового поля. В их деятельности проявились общие черты. Структура и функционирование ЖПУ ж.д. на протяжении всего периода деятельности принципиально не были реформированы, что, с одной

стороны, свидетельствует о некоторой неподвижности ведомства, шаблонному и типовому подходу к решению насущных проблем, с другой – об уровне организации службы, позволявшим успешно решать стоявшие перед ведомством задачи.

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

Таким образом, будучи самостоятельной силовой структурой, жандармская железнодорожная полиция активно участвовала в решении экономических и социальных проблем России, в том числе Курской губернии, Центрального Черноземья, в осуществлении масштабных государственных мероприятий. Изучение опыта жандармского полицейского обеспечения деятельности железных дорог позволяет на конкретном материале раскрыть механизм и особенности деятельности жандармской железнодорожной полиции в условиях конкретного региона.

Разработка эффективной системы обеспечения безопасности на объектах транспорта должна исходить из исторических особенностей развития общества и государства, с учётом специфики транспортной инфраструктуры, особенностей обеспечения безопасности на объектах транспорта на региональном уровне.

В современных условиях отделы и отделения территориальных органов МВД России на транспорте, как и отделения жандармской железнодорожной полиции занимают наиболее значимое место в действующей системе правоохранительных органов на объектах транспорта. Обеспечение эффективности деятельности отделов связано с сохранением управляемости и единообразием при возросшей удаленности от головного управления. Задачи, которые решают современные органы внутренних дел на транспорте, актуализируют значение опыта жандармской железнодорожной полиции. Ключевые направления модернизации России в конце XIX – начале XX веков

важны для целостного понимания сущности и взаимных последствий трансформационных процессов в современной России. К сожалению, в настоящее время объективные факторы и специфические условия, складывающиеся в сфере железнодорожного комплекса, учитываются не в полной мере.

Важно сохранить работоспособное и профессионально грамотное кадровое ядро, чем и отличалась жандармская железнодорожная полиция. Для повышения эффективности правоохранительных органов требуется комплекс мер. Результативность современного реформирования территориальных органов внутренних дел на транспорте во многом будет зависеть от учета накопленного опыта выполнения служебного долга предшествующими поколениями, в том числе и подразделениями ЖПУ ж.д.

Изучение истории жандармской железнодорожной полиции является шагом к восстановлению исторической справедливости по отношению к предшественникам современных территориальных органов МВД России на транспорте, в недавнем прошлом преданных забвению или совершенно незаслуженно упоминавшихся в исключительно негативном свете. Нужно возродить их добрые имена. Это часть истории России.

Изучение деятельности ЖПП даёт основание утверждать, что опыт деятельности содержит ценные элементы для применения его в практической деятельности территориальных органов МВД России на транспорте при подготовке кадров для правоохранительных органов, в системе морально-психологического обеспечения оперативно-служебной деятельности, способствует формированию государственно-патриотического мировоззрения, корпоративной культуры и профессионально-значимых качеств сотрудников МВД.

Источники и литература:**Источники:****I. Неопубликованные источники:**

1. ГАРФ (Государственный архив Российской Федерации).

Фонд: Ф. 76. Московско-Киевское жандармское полицейское управление железных дорог (1897–1917).

(Оп. 1. Д. 29, Д. 67, Д. 99, Д. 105.).

Фонд: Ф. 95. Следственная комиссия 1862 г. по делам о распространении революционных воззваний и пропаганде (1862–1871).

(Оп. 27 71 Ч. Д. 97.).

(Оп. 30 72 Ч. Д. 9.).

(Оп. 31 19 Ч. Д. 8.).

(Оп. 32 19 Ч. Д. 10.).

(Оп. 33 19 Ч. Д. 10.).

(Оп. 34 19 Ч. Д. 10.).

(Оп. 35 19 Ч. Д. 10.).

(Оп. 35 300 Ч. Д. 10.).

Фонд: Ф. 102. Департамент полиции Министерства внутренних дел (1880–1917).

(Оп. 81. Д. 788.).

(Оп. 83. Д. 21 7 Ч.).

(Оп. 204. Д. 5623, Д. 8903.).

(Оп. 242. Д. 104 3 Ч.).

(Оп. 303. Д. 111.).

(Оп. 314. Д. 248.).

(Оп. 316 1 Ч. Д. 103 Д–1910, Д. 103 Е–1910, Д. 103 Д–1911, Д. 103 Е–1914, Д. 103 Е–1911, Д. 103 Е–1915, Д. 107 Е–1914.).

(Оп. 316 24 Т. Д. 10, Д. 24.).

(Оп. 316 24 Ч. Д. 10.).

(Оп. 316 50 Ч. Д. 103.).

Фонд: Ф. 109. Третье отделение собственной его императорского величества канцелярии (1826–1880).

(Оп. 162. Д. 195.).

(Оп. 208. Д. 265, Д. 269.).

(Оп. 210. Д. 145.).

(Оп. 149. Д. 310.).

Фонд: Ф. 110. Штаб отдельного корпуса жандармов (1827–1917).

(Оп. 1. Д. 421, Д. 533, Д. 548, Д. 597, Д. 615, Д. 650, Д. 694, Д. 710, Д. 749, Д. 781, Д. 820.).

(Оп. 2. Д. 9003, Д. 10736, Д. 15625, Д. 19095, Д. 19141, Д. 19342, Д. 19448, Д. 19546, Д. 19636, Д. 19709, Д. 19812.).

(Оп. 3. Д. 2194.).

(Оп. 4. Д. 583, Д. 990, Д. 1506, Д. 1988, Д. 2217, Д. 2787, Д. 2885, Д. 3371, Д. 4384, Д. 4504).

(Оп. 6. Д. 664, Д. 973, Д. 1226, Д. 2514, Д. 2870.).

(Оп. 7. Д. 96.).

(Оп. 14. Д. 59.).

(Оп. 22. Д. 134, Д. 135, Д. 136, Д. 137, Д. 138, Д. 139, Д. 478, Д. 479–487.).

(Оп. 316 50 Ч. Д. 103.).

(Оп. 316 51 Ч. Д. 103.).

(Оп. 316 284 Ч. Д. 103.).

2. РГИА (Российский государственный исторический архив).

Фонд: Ф. 350. Планы и чертежи по сооружению железных дорог (коллекция). Пояснительные и технические записки, продольные и поперечные профили земляного полотна отдельных участков дорог, карты и планы направлений линий и ветвей отдельных дорог, проекты и планы искусственных и гражданских сооружений, водоснабжений станций, чертежи подвижного состава и другие материалы, относящиеся к проектированию и

сооружению железных дорог в России; отчеты по эксплуатации железных дорог.

(Оп. 28. Д. 1, Д. 2, Д. 6.).

(Оп. 11. Д. 1, Д. 3, Д. 4.).

(Оп. 29. Д. 3, Д. 4.).

3. Центральный Государственный исторический архив в Москве (ЦГАМ) Главного архивного управления министерства внутренних дел СССР (1918–1961).

Фонд: Ф. 4888.(Оп. 5. Д. 624.).

4. ГАБО (Государственный архив Белгородской области).

Фонд: Ф. 101. Помощник начальника КГЖУ в Белгородском, Грайворонском, Корочанском, Старооскольском, Новоскольском уездах (1871–1917 гг.).

(Оп. 1. Д. 1, Д. 2, Д. 5, Д. 53, Д. 66, Д. 84, Д. 87, Д. 120, Д. 137–141.).

Фонд: Ф. 59. Пристав 2-го стана Старооскольского уезда город Старый Оскол, Старооскольского уезда, Курской губернии (за 1897 г.).

(Оп. 1. Д. 1.).

Фонд: Ф. 152. Начальник Белгородской тюрьмы (1912–1913 гг.).

(Оп. 1. Д. 1.).

5. ГАБО (Государственный архив Брянской области)

Фонд: Ф. 376. Помощник начальника Орловского губ. Жандармского управления.

(Оп. 1. Д. 101, Д. 102, Д. 140, Д. 205, Д. 271, Д. 320.).

6. ГАБО (Государственный архив Воронежской области).

Фонд: Ф. И-1. Переписка с Воронежским жандармским полицейским управлением железных дорог, воронежским полицмейстером, начальниками Острогожского, Старо-Оскольского и др. отделениями Харьковского

жандармского полицейского управления железных дорог о лицах, состоящих под особым надзором полиции.

(Оп. 1. Д. 1084, Д. 1103, Д. 1132, Д. 1273, Д. 1286, Д. 1674.).

(Оп. 2. Д. 1045.).

Фонд: Ф. И-13. Переписка Воронежской почтово-телеграфной конторы с различными учреждениями МВД по вопросу обучения жандармских чинов азбуке Морзе, о пересылке почтой запрещенной литературы, о запрещении передачи частных международных телеграмм.

(Оп. 1. Д. 2.).

Фонд: Ф. И-33. Журналы заеданий 12-й очереди сессии Воронежского порайонного комитета по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам от 12–14 марта 1912.

(Оп. 73. Д. 2, Д. 6, Д. 73.).

Фонд: Ф. И-321. Удостоверения сотрудников Курского ГЖУ на льготный проезд по железной дороге за 1906 год.

(Оп. 1. Д. 2.).

7. ГАКО (Государственный архив Курской области).

Фонд: Ф. 46. Акционерное общество Московско-Киево-Воронежской железной дороги (МКВ ж.д.).

(Оп. 60. Д. 20, Д. 22, Д. 27.).

Фонд: Ф. 1642. Курское губернское жандармское управление (КГЖУ) 5-го Харьковского жандармского округа Штаба корпуса жандармов Департамента полиции министерства внутренних дел.

(Оп. 1. Д. 148, Д. 766, Д. 772.).

(Оп. 56. Д. 2.).

Фонд: Ф. 1659. Курское отделение Московского жандармского полицейского управления железных дорог. Мармыжское отделение Московско-Киево-Воронежского полицейского управления железных дорог.

(Оп. 1. Д. 1–11, Д. 12–22.).

Фонд: Ф. 1663. Помощник начальника Курского губернского жандармского управления в уездах (Курском, Обоянском, Щигровском, Путивльском, Рыльском, Суджанском).

(Оп. 1. Д. 12.).

8. ГАОО (Государственный архив Орловской области).

Фонд: Ф. 852. Орловское губернное жандармское полицейское управление железных дорог.

(Оп. 1. Д. 1, Д. 3, Д. 5, Д. 7, Д. 16, Д. 19.).

(Оп. 2. Д. 10.).

II. Опубликованные источники:

9. 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.

10. Брюль Н.Л. Общий устав российских железных дорог, измененный и дополненный изданными по 1-е марта 1898 года, в развитие и разъяснение отдельных его статей постановлениями и распоряжениями Н.Л. Брюль. – СПб.: Лештук. паровая скоропеч. П.О. Яблонского, 1898. – 644 с.

11. 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. – М.: кн. маг. И.К. Голубева п/ф «Правоведение», 1910. – 848 с.

12. 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.

13. 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. – СПб., [б. и.], 1885. – 28 с.

14. Доклады Подкомиссий по обследованию железных дорог на местах : Доклад № 23 : Московско-Киево-Воронежская ж.д. – СПб.: Тип. Т-ва п. ф. "Элкетро-Тип. Н.Я. Стойковой", 1913. – 142 с.

15. Железнодорожное торжество // Курские губернские ведомости. – 1892. – 22 апреля. – Ст. 137.

16. Залесский И.П. Правила ведения хозяйства в частях и управлениях / Сост. И.П. Залесский. – СПб.: Типография Штаба Отдельного Корпуса Жандармов, 1910. – 288 с.

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

18. Земский Н.А. Полная инструкция полицейского урядника. Необходимая справочная книга для полицейских урядников и чинов жандармских полицейских управлений жел. дор. / Н.А. Земский. – М : Первая женская типография Е. Гербек, 1900–1901. – 209 с.

19. Иллюстрированный путеводитель по Южным железным дорогам. – Харьков : Типография «Печатник», 1913. – 271 с.

20. Иллюстрированный спутник по Курско-Харьково-Севастопольской железной дороге : Описание дороги и ее окрестностей. – Харьков : Упр. Курско-Харьково-Севастоп. ж. д., 1902. – 274 с.

21. Козьмин К. Правила для приема офицеров в отдельный корпус жандармов / К. Козьмин. – Казань : Типография П.И. Кидалинского, 1899. – 16 с.

22. Кулегаев И. Краткое описание Курской губернии с приложением упрощенной карты Курской губернии / И. Кулегаев. – Харьков : Типография Г.Б. Молчадсаго, 1903. – 57 с.

23. Литвиненко А.Н. Революционные события 1905–1907 гг. в Курской губернии : Сб. документов и материалов / А.Н. Литвиненко. – Курск : Кн. изд-во, 1955. – 268 с.

24. Нурадинов Ш.М., Литвинов Н.Д. Противодействие антигосударственному террору на железных дорогах Российской империи : сборник документов и материалов / Ш.М. Нурадинов, Н.Д. Литвинов. – М.: Голос, 1999. – 144 с.

25. Материалы по обследованию железных дорог : Южные железные дороги : Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. – СПб.: Тип. Т-ва п. ф. «Электро-Типография Н. Я. Стойковой», 1910. – Вып. 37. – 332 с.

26. Министерство путей сообщения : Доклад по расследованию беспорядков на Курско-Харьково-Азовской ж.д. в Комитет министров. – СПб. 1885, – 39 с.

27. 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 / В.П. Мордухай-Болтовский. – 2-е изд. – СПб., 1875. – 295 с.

28. Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам Архива Комитета министров : историч. очерк / Н.А. Кислинский. – СПб.: Канцелярия Ком. министров, 1902. – 421 с.

29. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е сентября 1887 г. – СПб.: Типо-литография Месника и Римана, 1887. – 331 с.

30. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 20-е января 1888 г. – СПб.: Типо-литография Месника и Римана, 1888. – 335 с.

31. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е января 1889 г. – СПб.: Типо-литография Месника и Римана, 1889. – 337 с.

32. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е сентября 1889 г. – СПб.: Типо-литография Месника и Римана, 1889. – 339 с.

33. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е января 1890 г. – СПб.: Типо-литография Месника и Римана, 1890. – 339 с.

34. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е сентября 1890 г. – СПб.: Типо-литография Месника и Римана, 1890. – 349 с.

35. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: Исправлен по 15-е января 1891 г. – СПб.: Типо-литография Месника и Римана, 1892. – 345 с.

36. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е мая 1891 г. – СПб.: Типо-литография Месника и Римана, 1891. – 343 с.

37. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е июля 1894 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1894. – 341 с.

38. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 18-е января 1896 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1896. – 355 с.

39. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 16-е октября 1896 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1896. – 329 с.

40. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 3-е сентября 1897 г. – СПб.: Типо-литография Отдельного штаба жандармов, 1897. – 340 с.

41. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 18-е сентября 1897 г. – СПб.: Типография Штаба Отдельного штаба жандармов, 1897. – 340 с.

42. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е апреля 1901 г. – СПб : Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1901. – 340 с.

43. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 25-е апреля 1902 г. – СПб : Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1902. – 355 с.

44. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 20-е июля 1903 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1903. – 355 с.

45. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е апреля 1904 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1904. – 370 с.

46. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е марта 1905 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1905. – 550 с.

47. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е марта 1907 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1907. – 742 с.

48. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 10-е октября 1909 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1909. – 725 с.

49. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 26-е февраля 1910 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1910. – 725 с.

50. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 13-е октября 1911 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1911. – 784 с.

51. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е ноября 1912 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1912. – 784 с.

52. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е октября 1914 г. – СПб.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1914. – 799 с.

53. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов : Исправлен по 15-е октября 1915 г. – СПб : Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1915. – 815 с.

54. Ольшевский И.К. Кратчайшие расстояния станции Курск Московско-Курской жел. дороги в прямом сообщении со всеми станциями русских железных дорог, соединенных непрерывным рельсовым путем / И.К. Ольшевский. – СПб.: Типография князя В.П. Мещерского, 1894. – 10 с.

55. Отдельный корпус жандармов : Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов : Испр. по 15 мая 1884 г. – СПб.: 1887. – 469 с.

56. 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.

57. Отдельный корпус жандармов : Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов : Испр. по 1 февраля 1887 г. – СПб.: 1887. – 329 с.

58. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации: указ Президента Рос. Федерации. от 31 декабря 2015 г. № 683 // Собрание законодательства Рос. Федерации. – 2009. – № 20. Ст. 2444.

59. Перечень Вопросов для проверки знаний унтер-офицерами жандармских полицейских управлений железных дорог, их обязанностей к Своду узаконений, распоряжений и указаний для нижних чинов жандармских полицейских управлений железных дорог. [б.г.], [б.и.], 1893. – 51 с.

60. Петров. 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. – СПб : Русская Скоропечатня (П.С. Нахимова), 1878. – С. 158–159.

61. Петров Н.П. О числе служащих и рабочих на русских железных дорогах / Н.П. Петров. – СПб.: Гос. тип., 1909. – 83 с.

62. Полиция России : документы и материалы. 1718–1917 гг. / [Авт. сост.: А.Я. Малыгин, Р.С. Мулукаев и др]. – Саратов: СЮИ МВД России, 2002. – 400 с.

63. Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ) : Собр. 2 (1825–1881) // Полное собрание законов Российской империи. – URL: http://nlr.ru/e-res/law_r/content.html#2 (дата обращения: 16.03.2019).

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

65. Положение о мерах охраны Высочайших путешествий по железным дорогам 1914 г. – СПб.: Типография Отдельного Штаба Корпуса Жандармов, 1914. – 50 с.

66. Попов А.А. Руководство для чинов Корпуса жандармов при производстве следствий и дознаний / А.А. Попов. – СПб.: тип. Месника и Римана, 1885. – 227 с.

67. Пояснительная записка к проекту станции Готня. – Харьков : Типография «Печатное Дело», 1911. – 5 с.

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

69. Правила для движения экстренных поездов чрезвычайной важности по железным дорогам России, составленные по соглашению Министра Путей Сообщения с Главным Начальником охраны (2-го сентября 1882 г.) – СПб., 1883. – 13 с.

70. Правила определения на службу железнодорожных агентов на дорогах в районе Харьковского Жандармского Полицейского Управления железных дорог. – Харьков : Товарищество «Печатня С.П. Яковлева», 1889. – 6 с.

71. Приезд Харьковского генерал-губернатора // Курские губернские ведомости. – 1879. – 19 июня 1879 г. – Ст. № 47.

72. Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. – М.: Типо-литография товарищества И.Н. Кушнерев и К^о, 1905. – 408 с.

73. Расписание наряда войсковой охраны, выставяемой согласно Положению о мерах по охране Высочайших путешествий по железным дорогам Московско-Киевского Жандармского Полицейского Управления железных дорог, при следовании императорских поездов по Московско-Киево-Воронежской железной дороге. – СПб.: Типография Штаба Отдельного Корпуса Жандармов, 1915. – 302 с.

74. Расписание наряда войсковой охраны Московско-Киевского ЖПУ ж.д. – СПб.: Типография ОКЖ, – 1915. – 302 с.

75. Савицкий С.В. Систематический сборник циркуляров Департамента полиции и Штаба Отдельного корпуса жандармов, относящихся к обязанностям чинов Корпуса по производству дознаний / [Сост. С.В. Савицкий]. – СПб.: Тип. Штаба Отд. корп. жанд., 1908. – 308 с.

76. Северо-Донецкая железная дорога. Административное разделение. – Харьков : Либинь, 1911. – 11 с.

77. 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.

78. Тимофеев Л.А. Справочная книжка для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог : По жандармско-полицейской части : Обязанности по судебным делам / Л.А. Тимофеев. – СПб.: Тип. Шт. Отд. корп. жандармов, 1908. – 549 с.

79. Тимофеев Л.А. Справочная книжка для чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог : Жандармские обязанности по отношению к воинским чинам и перевозкам военного времени / Л.А. Тимофеев. – СПб.: Тип. Шт. Отд. корп. жандармов, 1908. – 201 с.

80. Тимофеев Л.А. Справочная книжка для чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог : Жандармские обязанности на строящихся железных дорогах / Л.А. Тимофеев. – СПб.: Тип. Шт. Отд. корп. жандармов, 1908. – 56 с.

81. Тимофеев Л.А. Справочная книга для чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог : Охрана императорских поездов / Л.А. Тимофеев. – СПб.: Тип. Шт. Отд. корп. жандармов, 1908. – 95 с.

82. 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. – 1195 с.

83. Тимофеев Л.А. Дополнительный к книге Обязанности жандармской железнодорожной полиции изд. 1912 г. Сборник узаконений и распоряжений вышедших до 1 июня 1914 года. – СПб.: Типография Штаба отдельного корпуса жандармов, 1914. – 395 с.

84. Типовое положение о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте: Приложение к приказу МВД России от 15 июня 2011 г. № 636 // Гарант.ру. Информационно-правовой портал – URL: <https://base.garant.ru/12188795/53f89421bbdaf741eb2d1ecc4ddb4c33/> (дата обращения: 07.11.2019).

85. Труды высочайше учрежденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России. – СПб.: Типография В.Безобразова и комп., 1879. – Т. 1. – Ч. 1. – 440 с.

86. 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.

87. Шенк В.К. Правила ношения форм одежды офицерами всех родов оружия и гражданскими чинами военного ведомства. СПб., 1910. – 248 с.

88. Дневники императора Николая II. 1894–1918 / [под. ред. С.В. Мироненко]. – М.: РОССПЭН, 2013. – Т. 2, – Ч. 2, – 784 с.

89. Зубатов С.В. Зубатовщина / С.В. Зубатов // Былое. – СПб., – 1917. – № 4. – С. 157–178.

90. Курлов П.Г. Конец русского царизма : Воспоминания бывшего командира Корпуса жандармов / П.Г. Курлов. – М.: Гос. изд-во, – 1923. – 296 с.

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

92. Новицкий В.Д. Из воспоминаний жандарма / В.Д. Новицкий. – Л.: Прибой, 1929. – 288 с.

93. Спиридович А.И. Записки жандарма / А.И. Спиридович. – М.: Фонд творч. инициатив, 1991. – 263 с.

Литература:

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

95. Адрианов С.А. Министерство внутренних дел : исторический очерк: [1802–1902] / С.А. Адрианов. – СПб: Тип. М-ва внутренних дел, 1901. – 248 с.

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

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

98. 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. 47–50.

99. Белобородова А.А. Нравственная цензура в российской провинции в середине XIX – начале XX вв. (на материалах Курской губернии) / А.А. Белобородова // Вестник Поморского университета: серия «Гуманитарные и социальные науки». – 2006. – Вып. 6. – С. 4–6.

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

101. Бородин А.П. Периодическая печать по поводу катастрофы на Московско-Курской железной дороге / А.П. Бородин. – Киев : Типография С.В. Кульженко, 1882. – 21 с.

102. Блюх И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России / И.С. Блюх. – СПб.: Типография М.С. Вольфа, 1878. – 153 с.

103. Блюх И.С. Финансы России в XIX столетии : История – статистика / И.С. Блюх. – СПб : Общественная Польза, 1882. – Т. 1. – 292 с.

104. Блюх И.С. Финансы России в XIX столетии : История - статистика / И.С. Блюх. – СПб : Общественная Польза, 1882.– Т. 2. – 295 с.

105. Блюх И.С. Финансы России в XIX столетии : История – статистика / И.С. Блюх. – СПб : Общественная Польза, 1882. – Т. 3. – 232 с.

106. Блюх И.С. Финансы России в XIX столетии : История – статистика / И.С. Блюх. – СПб : Общественная Польза, 1882. – Т. 4. – 307 с.

107. Бубнов И.В., Попов В.М., Поливанов А.С. Молодость столетней магистрали / [ред. Охремчик А.В.]. – Воронеж : Центрально-Черноземное книжное издательство, 1966. – 285 с.

108. 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.

109. Востриков А.Я., Трофимов Д.А. К вопросу о совершенствовании организационного построения органов внутренних дел на железнодорожном транспорте / А.Я. Востриков, Д.А. Трофимов // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2017. – № 1. – С. 11–15.

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

111. Главинская С.Н. Кадровый вопрос деятельности провинциальной полиции начала XX в. / С.Н. Главинская // Вестник Воронежского института МВД России. – 2005. – № 4 (23). – С. 103–107.

112. Главинская С.Н. Структура полицейских учреждений Российской империи в начале XX в. (на примере Курской губернии) / С.Н. Главинская // Правда истории. – 2005. – Вып. 3. – С. 131–138.

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

114. Горелов Г. Как это было (о движении первого поезда через станцию Льгов-Киевский / Г. Горелов // Курьер. – 1999. – 30 июля. – С. 2.

115. Горлова Н.И. Основные вехи реформирования провинциальной полиции во второй половине XIX в. (на примере курской губернии) / Н.И. Горлова // Курский край в истории Отечества: матер, научно-практ. конф., посвященной 225-летию образования Курской губернии и 70- летию образов;шая Курской обл.: в 2-х ч. – Курск : МУ ИЦ «ЮМЭКС», 2004. – С. 111–115.

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

117. Гостева С.С., Мыцыков В.В. Охрана перевозимых по железным дорогам России ценностей, почты и артельщиков (конец XIX –

начало XX вв.) / С.С. Гостева, В.В. Мыцыков // Евразийский форум. – 2009. – № 1. – С. 42–50.

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

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

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

121. Григорьев Б.Н. Повседневная жизнь российских жандармов / Б.Н. Григорьев. – М.: Молодая гвардия, 2007. 851 с.

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

123. Гучетль А.А. Нормативно-правовая регламентация деятельности Собственного Его Императорского Величества Железнодорожного полка / А.А. Гучетль // Философия права. – 2014. – № 2. – С. 122–126.

124. 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.

125. Договор на сооружение и эксплуатацию Обоянской узкоколейной железной дороги // Курские губернские ведомости. – 1881. – 27 октября. – Ст. № 83.

126. Дудка А.И. Региональный подход в изучении историко-культурного развития территории Курской губернии / А.И. Дудка // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: Философия. Социология. Право. – 2011. – № 14. – С. 172–179.

127. Ерошкин Н.П. История государственных учреждений дореволюционной России / Н.П. Ерошкин. – 3-е изд. – М.: [б. и.], 1983. – 352 с.

128. Зайончковский П.А. Кризис самодержавия на рубеже 70–80 гг. XIX в. / П.А. Зайончковский. – М.: Изд-во МГУ, 1964. – 510 с.

129. Зайончковский П.А. Правительственный аппарат самодержавной России в XIX в. / Зайончковский П.А. – М.: Мысль, 1978. – 288 с.

130. Земблинов В.И. Несколько отчетных цифр о несчастных случаях на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж.д. – до и после воспрещения продажи спиртных напитков / В.И. Земблинов. – СПб.: Тип. Императорского училища Глухонемых, 1915. – 11 с.

131. Зимин И.В. Литерный «А». Обслуживание и охрана императорских поездов / И.В. Зимин // Военно-исторический журнал. – 2011. – № 2. – С. 40–44.

132. Зимин И.В. Поезд для заграничных путешествия императрицы Марии Александровны / И.В. Зимин // История в подробностях. – 2015. – № 8 (62). – С. 18–19.

133. Зимин И.В. «Собственный его величества поезд» в годы Первой мировой войны / И.В. Зимин // История в подробностях. – 2015. – № 8 (62). – С. 50–51.

134. Золотухин А.Ю., Коровин В.В., Манжосов А.Н. Военные перевозки по железным дорогам Курской губернии в начальный период Первой мировой войны / А.Ю. Золотухин, В.В. Коровин, А.Н. Манжосов // Курская губерния и куряне в Первой мировой войне (Курск. воен.-истор сб).. – Курск, 2014. – Вып. 14. – С. 60–66.

135. Измозик В.С. Жандармы России (История политического розыска в России. XV–XX в.) / В.С. Измозик. – М.: ОЛМА-Пресс, 2002. – 640 с.

136. «И рельсы стальные уносят нас вдаль». К 60-летию сооружения нового вокзала на станции Курск / В.В. Коровин, А.Н. Манжосов, А.Ю. Золотухин и др. – Курск, 2012. – 30 с.

137. История и современность Курского края: регион. учеб. пособие / И.В. Аниканова [и др.]. – Курск : ИПКИПРО, 1998. – 717 с.
138. Исторический очерк образования и развития полицейских учреждений в России. – СПб.: [б. и.], 1913. – 127 с.
139. История политических партий Центрального Черноземья / Г.А. Чурилова [и др.]. – Курск : Кур. гос. техн. ун-т, 1995. – 211 с.
140. История полиции России : Ист. очерк и основные док.: Учеб. пособие / В.М. Курицын [и др.]. – М.: Центр юрид. лит. "Щит" : Моск. акад. МВД, 2001. – 202 с.
141. Катаев А.Н., Мамлеева Д.Р. Организационно-правовые формы деятельности транспортной полиции России в XIX веке: историко-правовое исследование / А.Н. Катаев, Д.Р. Мамлеева. – Уфа : Уфимский юридический институт МВД России, 2014. – 122 с.
142. Квасов О.Н. Губернский аппарат тайного политического сыска Российской империи в новейших отечественных исследованиях / О.Н. Квасов // Вестник Российского государственного гуманитарного университета. – 2013. – № 10. – С. 184–197.
143. Кикодзе Г.С. Линейные железнодорожные служащие, их роль и значение / Г.С. Кикодзе. – Харьков : Типография "Печатник", 1911. – 61 с.
144. 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.
145. Клодт А. Как и кем управлялась Курская железная дорога / А. Клодт // Вестник Московско-Курской железной дороги. – 1925. – № 22–24. – С. 41–56.
146. Кобозев А.А. Профессиональная подготовка полицейских кадров в период образования и становления МВД Российской империи / А.А. Кобозев // История государства и права. – 2006. – № 5. – С. 31–34.
147. Козырев А.А. Из истории Курского губернского жандармского управления / А.А. Козырев // Курский край. Научно-исторический журнал. – 2004. – № 1–2. – С. 71–73.

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

149. Колоколов Б.Г. Спиридович А.И.: Жандарм с царем в голове: жизненный путь руководителя личной охраны Николая II (о А.И. Спиридовиче) / Б.Г. Колоколов. – М.: Молодая гвардия, 2009. – 582 с.

150. Колпакиди А.И. Энциклопедия секретных служб России / А.И. Колпакиди. – М.: Астрель, 2003. – 846 с.

151. Кошель П.А. История сыска России : [в 2 кн] / П.А. Кошель. – Минск : Литература, 1996. – 656 с.

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

153. Кузнецов Н.В. Путешествие в прошлое : 145 лет железнодорожному сообщению Курск-Белгород-Харьков / Н.В. Кузнецов. – Воронеж : Отдел обработки научно-технической информации Юго-Восточного центра научно-технической информации и библиотек Юго-Восточной ж.д. – филиала ОАО «РЖД», 2015. – 12 с.

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

155. 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.

156. Курлов П.Г. Гибель императорской России / П.Г. Курлов. – М.: Современник, 1992. – 255 с.

157. Курский край в истории Отечества / Г.А. Чурилова, Г.А. Салтык, В.В. Яценко [и др.]. – Курск : КГТУ, 1996. – 206 с.

158. Курский край: история и современность / Б.Н. Королев [и др.]. – 2-е изд., перераб. и доп. – Курск : ИПКИПРО, 1995. – 208 с.
159. Курцев В.Н. Историческая социомобильность и многообразие населения центрального черноземья в 1961–1917 г. / В.Н. Курцев // Вестник РУДН. Серия История России. – 2008. – № 3. – С. 82–92.
160. Лаврик Т.М. Политика по формированию кадрового состава жандармерии на рубеже XIX–XX вв. / Т.М. Лаврик // Вестник Тамбовского государственного университета. – 2008. – № 8. – С. 297–300.
161. Лавренова А.М. Чины отдельного корпуса жандармов в восприятии российских революционеров / А.М. Лавренова // Вестник РГГУ. Серия: История. Филология. Культурология. Востоковедение. – 2014. – № 19. – С. 21–32.
162. Лавренова А.М. Синий мундир в зеркале Венеры: взаимовлияние личной жизни и служебной карьеры чинов отдельного корпуса жандармов / А.М. Лавренова // Новый исторический вестник. – 2015. – № 44. – С. 31–53.
163. Лашина Л.С. Деятельность акционерного общества по строительству и эксплуатации Московско-Киевско-Воронежской железной дороги в пореформенный период, 1866–1917 годы. (на материалах Центрального Черноземья) / Л.С. Лашина. – Белгород : Изд-во БГТУ им. В.Г. Шухова, 2009. – 129 с.
164. Лашина Л.С. Условия труда и жизни рабочих и служащих акционерных обществ железных дорог Центрального Черноземья в конце XIX начале XX в. / Л.С. Лашина // Вестник БГТУ им. В. Г. Шухова. – 2012. – № 2. – С. 179–184.
165. Левшук О.И. История расследования краж имущества граждан на железнодорожном транспорте на территории Российской империи / О.И. Левшук // Вестник Академии МВД Республики Беларусь. – 2008. – №1 (15). – С. 151.
166. Линдер И.Б. История специальных служб России XIX–XX веков / И.Б. Линдер. – М.: Рипол классик, 2004. – 733 с.

167. Литвинов Н.Д. Террористические организации: формирование и деятельность: (политико-правовой анализ) / Н.Д. Литвинов. – М.: Голос, 1999. – 219 с.

168. Макаров А.А. Исторический очерк образования и развития полицейских учреждений в России / А.А. Макаров. – СПб.: Тип. Мин-ва внутр. дел, 1913, – 42 с.

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

170. Мамлеева Д.Р. Правовой статус полицейского служащего на транспорте в России XIX в. // Проблемы защиты прав человека на современном этапе развития государства и общества. Материалы межвузовской научно-практической конференции 6 декабря 2007 г. – Уфа : Уфимский юридический институт МВД России, 2008. – С. 235–238.

171. Мамлеева Д.Р. Правовые основы функционирования службы полиции на транспорте в России XIX в. / Д.Р. Мамлеева // Актуальные проблемы права России и стран СНГ – 2008 : Материалы X международной научно-практической конференции, посвященной 65-летию Южно-Уральского государственного университета, 15-летию специальности «Юриспруденция» в Южно-Уральском государственном университете 10-му юбилейному выпуску сборника конференции, 5-летию Юридического факультета. – Челябинск : ЮУрГУ, 2008. – С. 218–220.

172. Мамлеева Д.Р. Деятельность транспортной полиции в сфере обеспечения прав и свобод человека (историко-правовой аспект) / Д.Р. Мамлеева // Вестник Уфимского юридического института МВД России. Уфа: Уфимский юридический институт МВД России. 2008. – С. 5–7.

173. Мамлеева Д.Р. Основные направления деятельности службы полиции на транспорте в сфере противодействия преступности (историко-правовой аспект) / Д.Р. Мамлеева // Бизнес в законе. – 2008. – № 2. – С. 209–311.

174. Мамлеева Д.Р. Деятельность транспортной полиции в сфере обеспечения безопасности Российского государства / Д.Р. Мамлеева // Актуальные проблемы права и государства в XIX веке: Материалы международной научнопрактической конференции. 9–10 апреля 2009. Ч. 6. – Уфа : Уфимский юридический институт МВД России, 2009. – С. 205–208.

175. Мамлеева Д.Р. Правовое регулирование организации и деятельности транспортной полиции во второй половине XIX в. // Правовое государство: теория и практика. – 2014. – № 2. – С. 144–148.

176. Мамлеева Д.Р., Мугинова З.Р. Особенности компетенции и структура органов полиции на транспорте в первой половине XIX в. / Д.Р. Мамлеева // Правовое государство: теория и практика. – 2014. – № 3. – С. 144–148.

177. Мамлеева Д.Р. К вопросу взаимодействия транспортной полиции с иными государственными органами (историко-правовой аспект) / Д.Р. Мамлеева // Вестник Уфимского юридического института МВД России. – 2014. – № 3 (65). – С. 18–22.

178. Мамлеева Д.Р. Историко-правовые аспекты формирования и деятельности транспортной полиции / Д.Р. Мамлеева // Евразийский юридический журнал. – 2015. – № 10 (89). – С. 125–127.

179. Мамлеева Д.Р. Меры полицейского обеспечения безопасности на транспорте (историко-правовой аспект) / Д.Р. Мамлеева // Актуальные проблемы права и государства в XXI веке. – 2015. – № 7–5. – С. 214–220.

180. Мамлеева Д.Р. К вопросу обеспечения безопасности государства органами полиции на транспорте в XIX веке / Д.Р. Мамлеева // Актуальные проблемы государства и общества в области обеспечения прав и свобод человека и гражданина. – 2015. – № 18–2. – С. 98–105.

181. Мамлеева Д.Р. Особенности охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте / Д.Р. Мамлеева // Евразийский юридический журнал. – 2016. – № 3 (94). – С. 314–316.

182. Мамлеева Д.Р., Морин А.В. К вопросу совершенствования деятельности транспортной полиции России в условиях модернизации во второй половине XIX в. / Д.Р. Мамлеева, А.В. Морин // Евразийский юридический журнал. – 2017. – № 9. – С. 109–110.

183. Манжосов А.Н. Из истории строительства железной дороги Москва-Курск / А.Н. Манжосов // Вопросы истории и краеведения. Материалы II межрегиональных историко-краеведческих чтений, посвященных памяти кандидата исторических наук Л.А. Медведской. – Курск, 1999. – С. 133–135.

184. Министерство внутренних дел : исторический очерк : [1802–1902]. – СПб.: Тип. М-ва внутренних дел, 1901. – 248 с.

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

186. Миняйленко Н.Н., Санин В.Е. К вопросу о необходимости реформирования железнодорожной жандармерии Российской империи // Мир юридической науки. – 2017. – № 1–2. – С. 16–20.

187. Михайлова Л.В. История уголовного розыска транспортной полиции Дальнего Востока // 300 лет на страже закона и правопорядка: материалы всерос. науч.-практ. конф. (19–20 апреля). – Хабаровск : РИО ДВЮИ МВД Росси, 2018. – С. 71–79.

188. Михайловский В.Г. Развитие русской железнодорожной сети / В.Г. Михайловский. – СПб.: Типография В. Демакова, 1898. – 31 с.

189. Могилева Н.В. Полиция Курской губернии в конце XIX – начале XX вв. / Н.В. Могилева // Архивная находка: Тезисы выступлений на краеведческих научно-практических чтениях. – 1993. – Вып. 2. – С. 15–17.

190. Морякова О.В. Провинциальное чиновничество в России второй четверти XIX в.: социальный портрет, быт и нравы / О.В. Морякова // Вестник МГУ. Серия: История. – 1993. – № 6. – С. 11–24.

191. Мулукаев Р.С. Международное сотрудничество полиции России (вторая половина XIX – начало XX вв.) / Р.С. Мулукаев // Труды Академии управления МВД России. – 2015. – № 3 (35). – С. 113–116.

192. Мулукаев Р.С. Полиция и тюремные учреждения дореволюционной России / Р.С. Мулукаев – М.: [б. и.], 1964. – 28 с.;

193. Мулукаев Р.С. Система органов внутренних дел дореволюционной России : Лекция / Р.С. Мулукаев. М.: [б. и.], 1978. – 31 с.

194. Мурашко А.И. Деятельность железнодорожных жандармов по обеспечению государственной безопасности Российской империи / А.И. Мурашко // Вестник Воронежского института МВД России. – 2013. – № 3. – С. 207–213.

195. Мурашко А.И. Первоначальная профессиональная подготовка железнодорожных жандармов Российской империи / А.И. Мурашко // Актуальные проблемы юридического образования : сб. науч. тр. – Минск. – 2016. – С. 174–176.

196. Мурашко А.И. Особенности профессиональной подготовки чинов жандармской железнодорожной полиции Российской империи / А.И. Мурашко // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. – 2017. – №1 (8). – С. 28–34.

197. Мурашко А.И. Антитеррористическая деятельность жандармской железнодорожной полиции Российской империи во второй половине XIX – начале XX в. / А.И. Мурашко // Научные труды Республиканского института высшей школы. – 2017. – № 17–1. – С. 294–301.

198. На службе отечеству : История организации и обеспечения правопорядка на транспорте / [под ред. Н.А. Овчинникова]. – Н. Новгород : ООО ИЦ "Содействие", 2008. – 264 с.

199. На страже магистралей : Очерки истории транспортной милиции России / [под ред. В.В. Захаренкова]. – М.: ОАО «Иван Федоров», 2002. – 248 с.

200. На страже порядка: из истории органов внутренних дел Курского края / Сост. Н.А. Постников [ред. кол.: Волков А.Н. и др.]. – Курск : ФГУИПП «Курск», 2002. – 560 с.

201. Наша служба – уголовный розыск : Историко-художественно-публицистический сборник / И.В. Михеева, И.Ф. Храпов, В.Я. Скорый и др. – М.: Центр творческих, социальных и издательских программ «Олимп», 1998. – 320 с.

202. Оржеховский И.В. Реорганизация жандармского управления в связи с правительственной реакцией 60–70 гг. / И.В. Оржеховский // Вопросы истории общественно-политической мысли и внутренней политики России в XIX в.. – Горький, 1971. – С. 48–57.

203. Оржеховский И.В. Самодержавие против революционной России (1826–1880 гг.). / И.В. Оржеховский. – М.: Мысль, 1982. – 207 с.

204. Островский Н.С. О работе и отдыхе железнодорожных служащих, деятельность коих связана непосредственно с движением поездов / Н.С. Островский. – Харьков : т-во «Печатня С.П. Яковлева», 1896. – 54 с.

205. Перегудов А.В. Источники по истории органов политического сыска центрального черноземья второй половины XIX – начала XX в. (по материалам государственного архива Воронежской области) / А.В. Перегудов // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: история, политология, социология. – 2012. – № 2. – С. 145–148.

206. Перегудов А.В. Русский жандарм начала XX в.: особенности восприятия (по воспоминаниям офицеров отдельного корпуса жандармов) / А.В. Перегудов // Труды Карельского научного центра РАН. – 2013. – № 4. – С. 50–55.

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

208. Перегудов А.В. Санаторий отдельного корпуса жандармов: необходимость учреждения и опыт функционирования / А.В. Перегудов // История: факты и символы. – 2016. – № 3. – С. 17–28.

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

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

211. Перегудова З.И. Политический сыск России (1880–1917) / З.И. Перегудова. – М.: РОССПЭН, 2000. – 430, [1] с.

212. Перегудова З.И., Мартынов А.П., Заварзин П.П. Охранка: воспоминания руководителя политического сыска / З.И. Перегудова, А.П. Мартынов, П.П. Заварзин. – М.: Новое лит. обозрение, 2004. – 510 с.

213. Полиция Курской губернии : история становления и деятельности (1864–1917) / Г.А. Салтык [и др.]. – Курск : Изд-во КГУ, 2007. – 319 с.

214. Полиция Российской империи / Борисов А.В., Малыгин А.Я., Мулукаев Р.С.; под ред. Мулукаева Р.С. М.: ЮНИТИ-ДАНА : Закон и право, 2013. – 318 с.

215. 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.

216. 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.

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

218. Рассказов Л.П., Гучетль А.А. Охрана императорских поездов на железных дорогах России в XIX веке / Л.П. Рассказов, А.А. Гучетль // Юрист-Правоведь. – 2014. – № 3. – С. 88–91.

219. Романов В.В. Зарождение подразделений корпуса жандармов на железных дорогах в 40–50-х гг. 19 в. / В.В. Романов // История государства и права. – 2005. – № 8. – С. 37–43.

220. Романов В.В. Техническое обеспечение деятельности подразделений корпуса жандармов в 1826–1860 гг. / В.В. Романов // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. – 2015. – № 1 (55). – С. 115–118.

221. Росса А. Коррупционные преступления на объектах железной дороги / А. Росса // Профессионал. – 2008. – № 3. – С. 22–25.

222. Рыжова Ю.В. Проблемы взаимодействия жандармерии с правоохранительными и другими органами дореволюционной России в обеспечении безопасности государства / Ю.В. Рыжова // Демократия и безопасность государства: правовые, исторические и социальные аспекты : сб. науч. тр. – М., 2008. – С. 186–189.

223. Рыжова Ю.В., Скуртул А.А., Красильников В.Г. Ретроспективный обзор истории становления и развития органов внутренних дел на железнодорожном транспорте / Ю.В. Рыжова // Труды Академии управления МВД России. – 2011. – № 3 (19). – С. 93–99.

224. Рыжова Ю.В. Некоторые аспекты обеспечения транспортной безопасности Российской империи / Ю.В. Рыжова // Труды Академии управления МВД России. – 2015. – № 1. – С. 94–97.

225. Рыжова Ю.В. Реформы 60–70-х гг. XIX в. и их влияние на организацию и деятельность полиции / Ю.В. Рыжова // Труды Академии управления МВД России. – 2015. – № 3 (35). – С. 117–120.

226. 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.

227. Рыжова Ю.В. Правовые основы деятельности политической полиции по борьбе с терроризмом в Российской империи в конце XIX – начале XX в. / Ю.В. Рыжова // Труды Академии управления МВД России. – 2017. – № 3 (43). – С. 160–164.

228. 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, 2002. – С. 25–28.

229. Как курская полиция обеспечивала проезд поезда «чрезвычайной важности» / Г.А. Салтык // Курский край. Научно-исторический журнал. – 2003. – № 16–17. – С. 36–39.

230. Салтык Г.А. Из истории борьбы Курской городской и уездной полиции «за чистоту нравов» / Г.А. Салтык // Курский край. Научно-исторический журнал. – 2004. – № 3–4 (53–54). – С. 34–37.

231. Салтык Г.А. Из истории провинциальной полиции: неизвестные страницы / Г.А. Салтык // Российская история XX в.: проблемы науки и образования : материалы науч. конф. – М., 2004. – С. 244–249.

232. Салтык Г.А. Взаимодействие органов внутренних дел и Русской Православной Церкви в конце XIX – начале XX в.: на материалах Курской губернии / Г.А. Салтык // Наука и религия в современном образовании : Матер. III научно-образ. Знаменских чтений. – Курск. – 2007. – Т. 1. – С. 254–257.

233. Салтык Г.А. В борьбе за сохранение «благочиния, добронравия и правопорядка»: из истории провинциальной полиции / Г.А. Салтык // История государства и права. – 2009. – № 18. – С. 20–22.

234. Полиция российской провинции в борьбе с революционным движением / Г.А. Салтык // Российская провинция: опыт комплексного исследования: матер, научно-практ. конф. – Саратов, 2009. – С. 281–283.

235. Салтык Г.А., Степанова Е.И. История губернских жандармских управлений Российской империи в конце XIX – начале XX вв / Г.А. Салтык,

Е.И. Степанова // Ученые записки Российского государственного социального университета. – М. – 2010. – № 2 (78). – С. 99–105.

236. Салтык Г.А. Охранные отделения российской провинции в начале XX в.: история становления и деятельности (на материалах государственных архивов Курской и Тамбовской областей) / Г.А. Салтык // Государство и общество: вчера, сегодня, завтра. Серия: право. – 2016. – № 15. – С. 5–18.

237. 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 / Г.А. Салтык // *Filo Ariadne*. – 2017. – № 1. – С. 10–23.

238. Сальников В.П. Министерство внутренних дел России: страницы истории (1802–2002 гг.). / В.П. Сальников. – СПб.: Фонд «УН-Т», 2001. – 607 с.

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

240. Санин В.Е. Особенности нормативного регулирования правоприменения в борьбе жандармерии Сибирской железной дороги с корыстной преступностью / В.Е. Санин // Вестник экономической безопасности. – 2016. – № 6. – С. 119–124.

241. 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.

242. Сафронов С.А. Перевозка переселенцев в период Столыпинской аграрной реформы / С.А. Сафронов // Вестник Тамбовского университета: серия гуманитарные науки. – 2011. – № 11. – С. 309–315.

243. Сенин А.С. Московско-Киево-Воронежская железная дорога / А.С. Сенин // Экономическая история России с древнейших времен до 1917 г. энциклопедия: в 2 томах. Российская академия наук, Научный совет

по проблемам российской истории и мировой экономической истории. – М.: 2008. – С. 1453–1454.

244. Сенин А.С. Железнодорожное хозяйство России в годы Первой мировой войны: к вопросу о «расстройстве транспорта» / А.С. Сенин // Труды по Россиеведению. – 2009. – № 1. – С. 237–269.

245. Сенин А.С. Московско-Курская, Нижегородская и Муромская железные дороги / А.С. Сенин. – М.: РОССПЭН, 2017. – С. 597–598.

246. Сенин А.С. Южные железные дороги / А.С. Сенин. – М.: РОССПЭН, 2017. – С. 1077–1078.

247. Смертин А.Н. Отдельный корпус жандармов как институт полицейского политического надзора / Ю.Н. Смертин // Юридическая теория и практика. – 2008. – № 1. – С. 98–100.

248. Смертин А.Н. Деятельность специализированных правоохранительных органов в борьбе с радикальными организациями в России во второй половине XIX в. / А.Н. Смертин // Вестник Челябинского государственного университета. – 2009. – № 15. – С. 123–125.

249. Смирнов В.Н. Политический терроризма Российской империи. – Харьков : Литера Нова, 2012. – 299 с.

250. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. / А.М. Соловьева. – М.: Наука, 1975. – 315 с.

251. Спиридович А.И. История большевизма в России : от возникновения до захвата власти 1883 – 1903 – 1917 / А.И. Спиридович. – М.: Захаров, 2019. – 286 с.

252. Спиридович А.И. Партія соціалістів-революціонерів и ея предшественники : 1886–1916 / А.И. Спиридович. – СПб.: [б. и.], 1918. – 623 с.

253. Спиридович А.И. Революционное движение в России : Вып. 1–2 / А.И. Спиридович. – СПб.: тип. Штаба Отд. корпуса жандармов, 1914–1916. – 579 с.

254. Старунская А.А. Роль и обязанности полицейских чинов и жандармерии в подавлении революционных восстаний 1905–1907 гг. в

провинции (на примере Курской и Харьковской губерний) / А.А. Старунская // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2013. – № 3. – С. 496–500.

255. Степаненко Ю.В. Органы внутренних дел на транспорте: вопросы теории и практики / Ю.В. Степаненко. – М.: ВНИИ МВД России, 2004. – 212 с.

256. Степанов В. По воле императора. Стараниями курян / В. Степанов // VIP. – 2008. – № 4. – С. 22–23.

257. Степанова Е.И. История полиции в документах государственного архива Курской области / Е.И. Степанова // Историческая наука: проблемы и основные тенденции развития: Материалы II междунар. научн. конф. – Тула : ТулГУ, 2008. – С. 285–288.

258. Степанова Е.И. Финансирование и материально-техническое обеспечение уездной полиции Курской губернии в середине XIX – начале XX вв. / Е.И. Степанова // Ученые записки. Электронный научный журнал. Курского государственного университета. – 2012. – № 1 (21). – URL: <http://scientific-notes.ru/#new-number?id=23> (дата обращения: 16.05.2020).

259. Степанова Е.И. К вопросу о становлении полицейской стражи Курской губернии / Е.И. Степанова // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. – 2010. – № 3 (15) – URL: <http://scientific-notes.ru/#new-number?id=15> (дата обращения: 16.05.2020).

260. Степанова Е.И. К истории полиции Курского края: институт урядника / Е.И. Степанова // События и люди в документах курских архивов: в 2-х ч. Ч. 2. – Курск : ГАКО, 2011. – С. 44–51.

261. 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.

262. Стурова М.П., Боева О.М. Этические установки в деятельности полиции Российской империи / М.П. Стурова, О.М. Боева // Труды Академии Управления МВД России. – 2012. – № 1. – С. 101–105.

263. Сысоев Н.Г. Жандармы и чекисты. От Бенкендорф до Ягоды / Н.Г. Сысоев. – М.: Вече, 2002. – 380 с.

264. Сысоев Н.Г. Тайный сыск России. От жандармов до чекистов / Н.Г. Сысоев. – М.: Вече, – 2005. – 511 с.

265. Танков А. Из прошлого МКВж.д. / А. Танков // Вестник Московско-Киево-Воронежской железной дороги. – 1926. – № 4. – С. 5–7.

266. Тарасов И.Т. Полиция в эпоху реформ / И.Т. Тарасов. – М.: Типография А.И. Мамонотова и К°, 1885. – 160 с.

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

268. Терешкин А. Прокурорский надзор за деятельностью жандармерии в Российской империи в пореформенный период // Закон и право. – 2009. – № 8. – С. 115–117.

269. Терещенко А.А. Развитие промышленности в городах Центрального Черноземья во второй половине XIX – начале XX в. / А.А. Терещенко // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. – 2011. – № 3–2. – С. 103–124.

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

271. Тодуа Ю.А. Возникновение организаций по обеспечению правопорядка и безопасности на железнодорожном транспорте в Российском государстве / Ю.А. Тодуа // Общество и право. – 2008. – № 3. – С. 272–274.

272. Токарева С.Н. Источники по истории полиции Курской губернии начала XX столетия / С.Н. Токарева // События и люди в документах курских архивов: 110-летию архивной службы Курской области посвящается. – Курск, 2013. – Вып. 11. – С. 52–57.

273. Токарева С.Н. Органы правопорядка Курской губернии в первой четверти XX в.: штат и численность / С.Н. Токарева // События и люди в документах курских архивов. – Курск, 2011. – Вып. 9. – Ч. 2. – С. 51–58.

274. Токарева С.Н. Источники по исследованию деятельности полиции Российской империи начала XX в. по материалам федеральных архивов и архивов Центрального Черноземья / С.Н. Токарева // Вестник архивиста. – 2012. – № 1. – С. 18–37.

275. Токарева С.Н. Структура полицейских учреждений Черноземья в начале XX в. / С.Н. Токарева // В сборнике: Государство и право: эволюция, современное состояние, перспективы развития (навстречу 300-летию Российской полиции). – СПб.: Санкт Петербургский университет МВД России, 2017. – Т. 8. – № 6/1. – С. 207–211.

276. Толстов Ю.Г. Курская городская ветка / Ю.Г. Толстова // Курский край. – 2008. – № 5/6. – С. 30–33.

277. Тройно Ф.П. Очерк социально-экономического развития Белгородчины (конец XVIII – 1917 г.) / Ф.П. Тройно. – Белгород, 1993. – 199 с.

278. Трофимов Д.А. Обоснованность использования термина «Территория оперативного обслуживания» в деятельности органов внутренних дел на транспорте / Д.А. Трофимов // Труды Академии управления МВД России. – 2015. – № 4 (36). – С. 120–123.

279. 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.

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

281. Фролов В.В. Тышковец Н.К. Особенности совершения краж на железных дорогах в России в конце XIX – начале XX в. / В.В. Фролов,

Н.К. Тышковец // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2009. – № 2. – С. 27–31.

282. Фролов В.В., Тышковец Н.К. Обеспечение правопорядка в Российской империи в начале XX в., связь истории и современности / В.В. Фролов, Н.К. Тышковец // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2009. – № 3. – С. 21–26.

283. Хаматшина Д.Р. Раскрытие преступлений органами полиции на транспорте в России во второй половине XIX – начале XX в. (историко-правовой аспект) / Д.Р. Хаматшина // Административно-правовые, уголовно-процессуальные, криминалистические и иные меры противодействия экономическим, налоговым правонарушениям и преступлениям : Материалы Всероссийской научно-практической конференции. – Челябинск : ЧЮИ МВД России. – 2005. Ч. 1. – С. 234–237.

284. Харитонов А. Н., Абдрахманов А.И. Ликвидация железнодорожной полиции после свержения самодержавия как один из факторов крушения железнодорожного комплекса дореволюционной России / А.Н. Харитонов, А.И. Абдрахманов // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России. – 2013. – № 4. – С. 44–48.

285. Харсеева О.В. Преступность несовершеннолетних в Курской губернии в конце XIX – начале XX вв.: состояние и характер / О.В. Харсеева // Россия, на рубеже веков: История и современность: сб. научн. ст. – Курск, 2002. – С. 223–226.

286. Хлобустов О.М. Госбезопасность от Александра I до Путина: 200 лет тайной войны / О.М. Хлобустов. – М.: Эксмо, 2005. – 477 с.

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

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

289. Чукарев А.Г. Тайная полиция России, 1825–1855 гг. / А.Г. Чукарев. – М.: Кучково поле, 2005. – 701 с.
290. Шаненков М.А., Кондратенко А.И. Орловские магистрали: история строительства и первых десятилетий эксплуатации ж. д. региона / М.А. Шаненков. – Орел : Тип. «Труд», 2006. – 335 с.
291. Шаненков М.А. Ливенская узкоколейка / М.А. Шаненков. – М.: Железнодорожное дело, 2008. – 56 с.
292. Шереметьевский Н. Белгородское отделение – вчера и сегодня: регулярное движение поездов от Курска через Белгород до Харькова было открыто 6 июля 1869 года / Н. Шереметьевский // Белгородские известия. – 2008. – 28 окт. – С. 15.
293. Шинджикашвили Д.И. Сыскная полиция в царской России в эпоху империализма / Д.И. Шинджикашвили. – Омск : [б. и.], 1973. – 67 с.
294. Шинджикашвили 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.
295. Шныров А.Е. Особенности правоохранительной деятельности специализированных органов Российской империи по охране первых лиц государства накануне и в годы Первой мировой войны / А.Е. Шныров // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2016. – № 4. – С. 45–49.
296. Шереметевский М.П. Мелочи эксплуатации. К вопросу об утомлении паровозной прислуги / М.П. Шереметевский. – СПб.: Тип. бр. Пантелеевых, 1900. – 14 с.
297. Щеглов Ю.М. Сиятельный жандарм Бенкердоф / Ю.М. Щеглов. – М.: Армада, 1998. – 604 с.
298. Щеголев П.Е. Охранники и авантюристы. Секретные сотрудники и провокаторы / П.Е. Щеголев. – М.: Государственная публичная историческая библиотека России, 2004. – 457 с.

299. Эволюция сословной структуры общества Центрального Черноземья в пореформенный период (на примере Курской губернии) / В.А. Шаповалов [и др.]. – Белгород : Белгородский государственный национальный исследовательский университет, 2005. – 428 с.

300. Южной 100 лет / Ангелейко В.И., Вавуля А.С., Шишшов И.Т. и др. Харьков : Прапор, – 1969. – 180 с.

301. Якунин В.И. Железные дороги России и государство / В.И. Якунин. – М.: Научный эксперт, 2010. – 433 с.

Иностранные исследования:

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

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

304. 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.

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

Диссертационные исследования:

306. Алексеев А.В. Духовно-нравственное состояние русского общества конца XIX – начала XX веков; историко-конфессиональный (православный) взгляд: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Алексеев, Андрей Владимирович. Моск. гос. гуманитар. ун-т им. М.А. Шолохова. – М., 2008. – 28 с.

307. Бондарева Г.А. Становление статистики в российской провинции: середина XIX столетия – 1917 г.: на примере Курской губернии: автореферат

диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Бондарева, Галина Александровна. Кур. гос. ун-т. – Курск, 2012. – 22 с.

308. Бутусова А.А. Провинциальное чиновничество России в 1861–1917 гг.: на примере Курской губернии: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Бутусова, Анна Александровна. Кур. гос. ун-т. – Курск, 2006. – 26 с.

309. Гарина О.В. Организационно-правовые основы деятельности министерства внутренних дел по обеспечению внутренней безопасности и общественного порядка в Российской империи: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Гарина, Оксана Вячеславовна. Моск. ун-т МВД РФ. – М., 2011. – 26 с.

310. Главинская С.Н. Организация деятельности полиции Черноземного центра России в 1901–1917 гг.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Главинская, Светлана Николаевна. Кур. гос. ун-т. – Курск, 2006. – 26 с.

311. Голубев Г.А. Международное сотрудничество России в сфере противодействия терроризму, последняя треть XIX – начало XX в.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Голубев, Григорий Александрович. Моск. гос. ун-т им. М.В. Ломоносова. – М., 2006. – 27 с.

312. Гончарова Ю.В. Жандармские полицейские управления железных дорог (1867–1917 гг): автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Гончарова, Юлия Валерьевна. Академия управления МВД России. – М., 2000. – 23 с.

313. Горлова Н.И. Полиция российской провинции в XIX веке (на примере Курской губернии): автореферат диссертации на соискание ученой

степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Горлова, Наталья Ивановна. Кур. гос. ун-т. – Курск, 2005. – 26 с.

314. Горяинов В.М. Исторические аспекты деятельности корпуса жандармов Российской империи в XIX – начале XX веков: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Горяинов, Владимир Михайлович. Кур. гос. техн. ун-т. – Курск, 2001. – 173 с.

315. Гулидова Ю.И. Становление и развитие железнодорожной отрасли в России 1836–1914 гг.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук: 08.00.01 – Экономическая теория / Гулидова, Юлия Игоревна. Рос. гос. гуманитар. ун-т (РГГУ). – М., 2011. – 20 с.

316. Иваневский В.Е. МВД России, 1880 – март 1917 гг.: Структура, функции, место в государственном механизме: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Иваневский, Вадим Евгеньевич. Акад. упр. МВД РФ. – М., 2001. – 27 с.

317. Казанцев П.А. Обеспечение безопасности императора, членов императорской фамилии и высших должностных лиц Российской империи в 1881–1917 гг.: институциональный аспект: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук : 07.00.02 – Отечественная история / Казанцев, Павел Аркадьевич. Рос. гос. гуманитар. ун-т (РГГУ). – М., 2006. – 28 с.

318. Квасов О.Н. Террористическая деятельность революционеров Центрального Черноземья в начале XX в.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Квасов, Олег Николаевич. Воронежская лесотехническая акад. Каф. истории и политологии. – Воронеж, 2000. – 24 с.

319. Костылев А.О. Организационно-правовые аспекты работы с кадрами полиции и жандармерии Российской империи: 1880–1917 гг.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата

юридических наук: 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Костылев, Алексей Олегович. Академия управления МВД России. – М., 2000. – 20 с.

320. Кузнецов О.Н. Строительство железных дорог в Центрально-Черноземном районе и их влияние на социально-экономическое развитие региона: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Кузнецов, Олег Николаевич. Пенз. гос. пед. ун-т им. В.Г. Белинского. – Пенза, 2006. – 25 с.

321. Кузнецов С.А. Деятельность железнодорожной полиции России в 1867–1917 гг.: на материалах Рязано-Уральской и Юго-Восточной железных дорог.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Кузнецов, Сергей Алексеевич. Астрахан. гос. ун-т. – Астрахань, 2010. – 25 с.

322. Лавренова А.М. Отдельный корпус жандармов и российское общество в 1880–1917 гг.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Лавренова, Анна Михайловна. Рос. гос. гуманитар. ун-т (РГГУ). – М., 2018. – 25 с.

323. Литвинов Н.Д. Криминологические проблемы борьбы с антигосударственным терроризмом в дореволюционной России, 1861–1917 гг.: автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук 12.00.08 – Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право / Литвинов, Николай Дмитриевич. Моск. акад. МВД РФ. – М., 2000. – 52 с.

324. Локтионова Е.А. Становление и развитие пенитенциарной системы в Курской губернии во второй половине XIX – начале XX веков: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Локтионова, Елена Александровна. Кур. гос. ун-т. – Курск, 2004. – 25 с.

325. Мамлеева Д.Р. Организационно-правовые формы деятельности транспортной полиции России в XIX веке: историко-правовое исследование:

автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Мамлеева, Дилара Радиковна. Рос. ун-т кооп. – М., 2010. – 24 с.

326. Мухина Н.Е. История создания Юго-Восточной железной дороги и ее роль в экономическом развитии Центрального Черноземья (1865–1913): автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Мухина, Наталья Евгеньевна. Воронеж. гос. пед. ун-т. – Воронеж, 2007. – 24 с.

327. Нарубутов Р.В. Полиция Российской империи (1862–1917 гг.) Историко-правовой аспект: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Нарбутов, Роман Викторович. Высш. юрид. заоч. школа МВД РФ. – М., 1992. – 20 с.

328. Парфенов О.В. Становление, развитие и деятельность органов политического сыска в Курском крае: Середина XVII – вторая половина XIX вв.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Парфенов, Олег Вячеславович. Кур. гос. техн. ун-т. – Курск, 2005. – 27 с.

329. Плаксин И.М. Торговля Курской губернии во второй половине XIX в.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Плаксин, Игорь Михайлович. Курский пед. ун-т. – Курск, 1997. – 22 с.

330. Плужников С.Ю. Местные органы политического сыска Российской империи в конце XIX – начале XX веков: историко-правовое исследование: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Плужников, Сергей Юрьевич. Тамб. гос. ун-т им. Г.Р. Державина. – Тамбов, 2009. – 25 с.

331. Прилуцкий А.М. Курская деревня в годы столыпинского землеустройства: 1906–1916 гг: автореферат диссертации на соискание

ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Прилуцкий, Александр Михайлович. Воронеж. гос. ун-т. – Воронеж, 2002. – 23 с.

332. Реент Ю.А. Полицейская система Российской империи начала XX в.: 1900–1917 гг.: автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Реент, Юрий Арсенович. – М., – 2002. – 48 с.

333. Романов В.В. Местные органы политической полиции Российской империи: структура, компетенция, основные направления деятельности в 1826–1860 гг.: на материалах Поволжья: автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Романов, Валерий Васильевич. Чуваш. гос. ун-т им. И.Н. Ульянова. – Чебоксары, 2008. – 47 с.

334. Санин В. Е. Организационно-правовое обеспечение деятельности жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги (1893–1917 гг.): историко-правовой аспект: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Санин, Владислав Евгеньевич. Моск. ун-т МВД РФ им. В.Я. Кикотя. – М., 2017. – 30 с.

335. Сенина Н.В. Отдельный Корпус жандармов в конце XIX – начале XX вв.: организация, кадры, деятельность: по материалам Тульской губернии: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Сенина, Наталия Викторовна. Тул. гос. пед. ун-т им. Л.Н. Толстого. – Тула, 2007. – 22 с.

336. Степаненко Ю.В. Теоретические и прикладные проблемы деятельности органов внутренних дел на транспорте: автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук: 12.00.14 – Административное право; административный процесс / Степаненко, Юрий Викторович. Всерос. науч.-исслед. ин-т МВД РФ. – М., 2004. – 51 с.

337. Степанова Е.И. Эволюция деятельности уездной полиции Курской губернии во второй половине XIX – начале XX вв.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Степанова, Елена Ивановна. Кур. гос. ун-т. – Курск, 2012. – 25 с.

338. Сухомлинов А.В. Политика обеспечения транспортной безопасности и противодействия терроризму в России (на материалах железнодорожного транспорта): автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата политических наук: 23.00.02 – Политические институты, процессы и технологии / Сухомлинов, Алексей Вячеславович. Моск. гос. ун-т путей сообщ. (МИИТ) МПС РФ. – М., 2012. – 24 с.

339. Тестов В.Н. Железнодорожный транспорт России в эпоху императора Александра III: автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Тестов, Виталий Николаевич. Белгород. гос. нац. исслед. ун-т. – Белгород, 2014. – 47 с.

340. Тодуа Ю.А. Укрепление законности и правопорядка на железнодорожном транспорте в истории Российского государства: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Тодуа, Юлия Александровна. Кубан. гос. аграр. ун-т. – Краснодар, 2008. – 29 с.

341. Трошин Н.В. Административно-полицейские органы царской России в борьбе с экстремизмом и террором во второй половине XIX – начале XX веков: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Трошин, Николай Владимирович. Владимирский гос. пед. ун-т. – Владимир, 2000. – 26 с.

342. Тютюнник Л.И. Департамент полиции в борьбе с революционным движением в России на рубеже XIX – XX вв. (1880–1904): диссертации на

соискание ученой степени кандидата исторических наук. 07.00.02 – Отечественная история / Тютюнник, Любовь Ивановна. – М., 1986. – 294 с.

343. Федоров С.Е. Политический розыск в царской России в начале XX в.: средства и методы: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Федоров, Сергей Евгеньевич. Украинская юрид. академия. – Харьков, 1992. – 17 с.

344. Хохлов А.В. Карательный аппарат царизма в борьбе с революцией 1905–1907 годов : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Хохлов, Алексей Владимирович. Всесоюз. юрид. заоч. ин-т. – М., 1975. – 18 с.

345. Шаненков М.А. Формирование и эксплуатация железнодорожной сети Орловской губернии во второй половине XIX – начале XX вв.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 – Отечественная история / Шаненков, Максим Александрович. Кур. гос. техн. ун-т. – Курск, 2009. – 26 с.

346. Шепелева М.П. Состояние уголовной преступности в российской провинции за 1861–1917 гг. на примере Курской губернии: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук : 07.00.02 – Отечественная история / Шепелева, Мария Петровна. Кур. гос. ун-т. – Курск, 2012. – 23 с.

347. Ярмыш А.Н. Политическая полиция Российской империи (1880–1904 гг.) : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук : 12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве / Ярмыш, Александр Назарович. Харьк. юрид. ин-т им. Ф.Э. Дзержинского. – Харьков, 1978. – 21 с.

Справочные издания:

348. Большая Курская Энциклопедия : Персоналии. – Курск : Курский гос. ун-т, 2004. – Т. 1. – 415 с.

349. Большая Курская Энциклопедия : Общественная история. – Курск : Курский гос. ун-т, 2010. – 419 с.
350. Книжка (Памятная) командира Отдельного корпуса жандармов. – СПб.: [б. и.], 1898. – 935 с.
351. Ковальченко И.Д. Методы исторического исследования / И.Д. Ковальченко. – 2-е изд., доп. – М.: Наука, 2003. – 486 с.
352. Курско-Харьково-Азовской железной дороги продольный профиль от ст. Курск до ст. Ростов длиною 764 версты 23,50 п.с. (составлена с натуры в 1889 году). Харьков: Типография И.М. Варшавчика, 1889.
353. Ливенцев Д.В. Краткий словарь государственной службы России / Д.В. Ливенцев. – Изд. 3-е, доп. – Воронеж : ВГПУ, 2014. – 161 с.
354. Ожегов С.И. Словарь русского языка / С.И. Ожегов. – М.: Оникс 21 век : Мир и Образование, 2005. – 896 с.
355. Осыков Б.И. Память Белогорья : историческая хроника / Б.И. Осыков. – Белгород : Константа, 2016. – 488 с.
356. Памятная книжка помощника начальника штаба Отдельного корпуса жандармов. [Б. и.], [б. г.]. – 935 с.
357. Салтык Г.А. Курский район: прошлое и настоящее / Г.А. Салтык, В.М. Приходько, И.П. Салтык. – Курск : Призма, 2018. – 296 с.
358. Социально-экономическое развитие городов Курской губернии во второй половине XIX в. // Курскъ дореволюционный и Курская губерния до 1917 г. – URL: http://old-kursk.ru/book/kursk_VIII/page079.html (дата обращения: 16.05.2020).
359. Условия труда и быта железнодорожников // Семейные истории. – URL: <http://famhist.ru/famhist/jeldor/000b7678.htm> (дата обращения: 28.05.2018).
360. Lieven D. The Security Police, Civil Rights, and the Fate of the Russian Empire, 1855–1917 / D. Lieven. // Civil Rights in Imperial Russia. – Oxford, 1989. – P. 235–263.

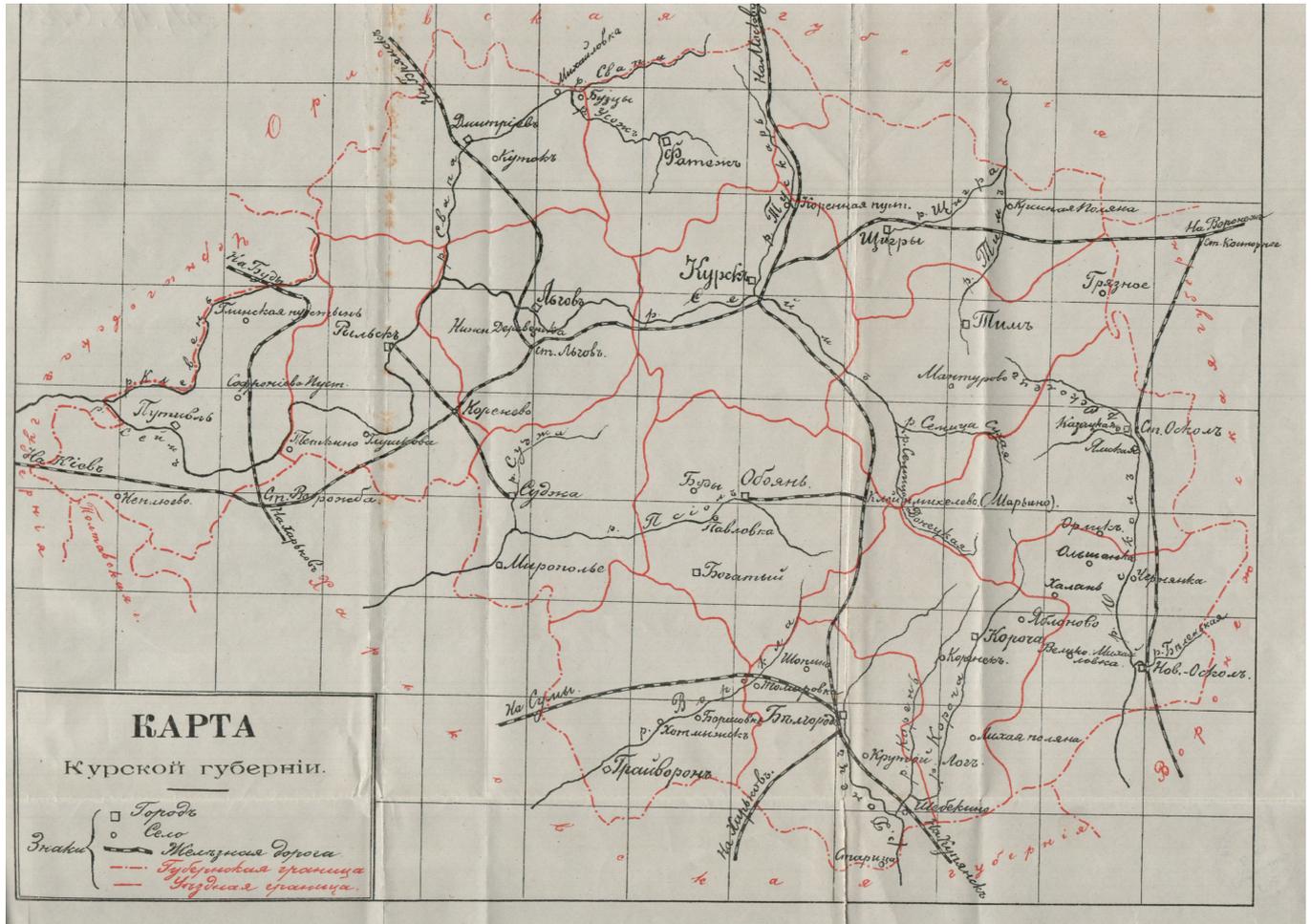
361. Schleifman N. Undercover Agents in the Russian Revolutionary Movement : The SR Party. By Nurit Schleifman / N. Schleifman. – New York : St. Martin's Press, 1988. – 222 pp.

362. Zukerman F. The Tsarist Secret Police in Russian Society, 1880–1917 / F. Zukerman. – New York, 1996. – 368 pp.

Приложения

Приложение № 1

Карта Курской губернии с линиями железных дорог, 1903 г.



Источник: Кулегаев И. Краткое описание Курской губернии с приложением упрощенной карты Курской губернии / И. Кулегаев. – Харьков : Типография

Г.Б. Молчадского, 1903. – С. 23.

Приложение № 5

Авторская схема участка обслуживания Курского жандармского полицейского отделений Московского ЖПУ ж.д. на территории Курской губернии: вторая половина XIX – начало XX вв.



Приложение № 6

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. | ротмис тр Доброхотов | Унт. - офиц. 34. |
| 2 | 1886, 15 мая | | полковник Золотовский | | | | Вахм. 1. Унт. - офиц. 33. |
| 3 | 1887, 1 февраля | | | | | | Вахм. 1. Унт. - офиц. 18. |
| 4 | 1887, 15 сентября | | нет | Курско-Киевская ж.д. от г. Конотопа до г. Киева (206 верст) | | | |

Приложение № 7

Авторская схема участка обслуживания Киевского жандармского полицейского отделений Орловского ЖПУ ж.д. (до 1887 г.), Конотопско-Курского жандармского полицейского отделения Орловского ЖПУ ж.д. (с 1887 по 1892 гг.) на территории Курской губернии.



Приложение № 8

Авторская схема участка обслуживания на территории Курской губернии Харьковского жандармского полицейского отделения до 1896 г., Белгородского и Харьковского – с 1896 до 1907 г. включительно, и Белгородского – после 1907 г. до 1917 г.



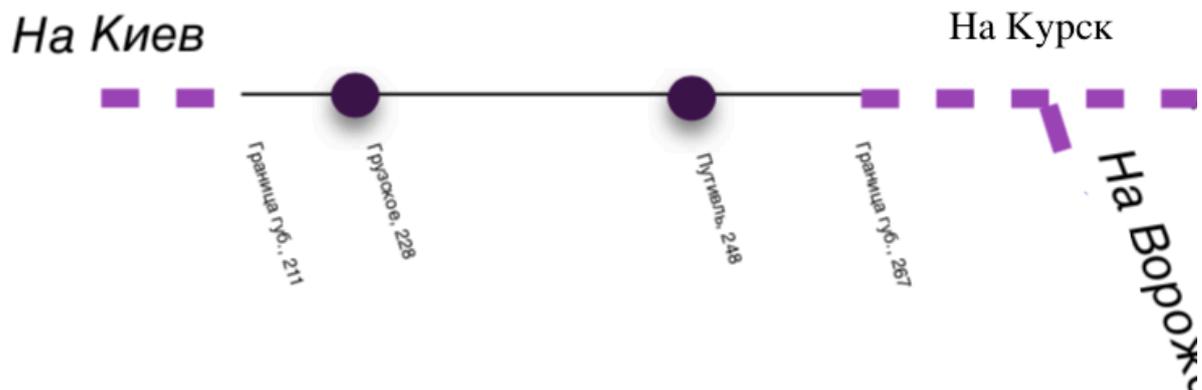
Приложение № 11

**Конотопско-Курское жандармское полицейское отделение
Орловского 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 | 1887, 15 сен. | Орловское кв. временно Москва | полковник Золотовский | Курско-Киевская ж.д. От ст. г. Курска до г. Конотопа (236 верст) | Курско-Киевская ж.д. от г. Курска до границы с Конотопским уездом Черниговской губернии, включая станции и разъезды: Винниково, Рышково, Дьяконово, Лукашевка, Льгов, Артаково, Колонтаевка, Коренево, Глушково, Путивль, Грузское (229 верст) | Ротмистр Кемпе | Вахм. 1. Унт. -офиц. 18. |
| 2 | 1888, 20 янв | | | | | | |
| 3 | 1889, 15 янв | | | | | | |
| 4 | 1889, 15 сен | | полковник фон Шперберг | | | | |
| 5 | 1890, 15 янв | | | | | | |
| 6 | 1890, 15 мая | | | | | | |
| 7 | 1890, 15 сен | | | | | | |
| 8 | 1891, 15 мая | | | | | | |
| 9 | 1891, 15 сен | | | | | | |
| 10 | 1892, 15 янв | | | | | | |

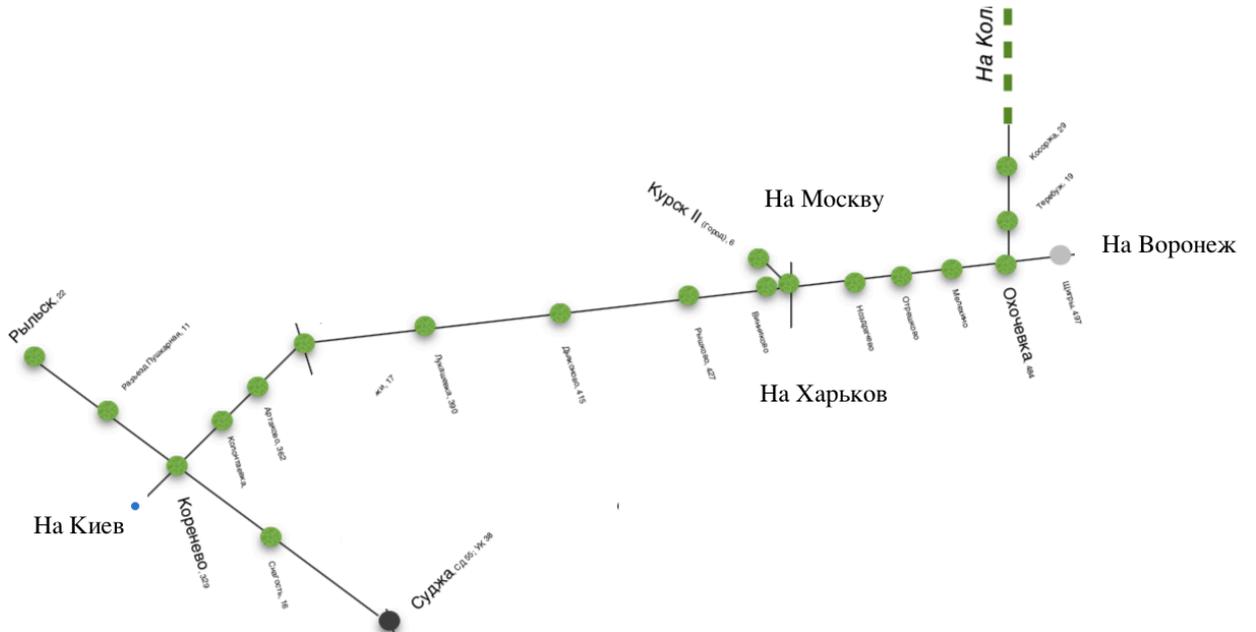
Приложение № 12

Авторская схема участка обслуживания на территории Курской губернии Конотопского жандармского полицейского отделения Орловского ЖПУ ж.д. с 1897 до 1917 гг.



Приложение № 13

Авторская схема участка обслуживания на территории Курской губернии Коренево-Курского жандармского полицейского отделения Московско-Киевского ЖПУ ж.д. с 1904 до 1905 гг.



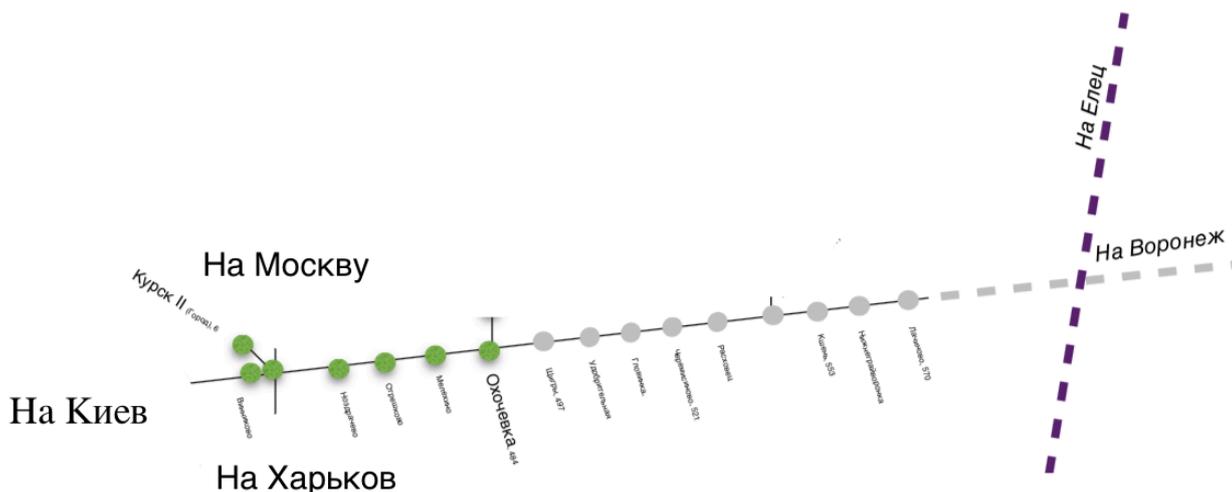
Приложение № 14

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

| № п/п | Дата | ЖПУ ж.д. | Начальник управления | Участок обслуживания отделения (весь) | По территории губернии | Начальник отделения | Штат отделения |
|-------|--------------|--------------------------------|----------------------|---|---|------------------------|---------------------------|
| 1 | 1894, 15 июл | Орловское, кв. временно Москва | полковник Красовский | Московско-Киево-Воронежская ж.д. от ст.Винниково до ст. Воронеж (209 верст) | Московско-Киево-Воронежская ж.д. от ст.Винниково до ст. Лачиново, включая следующие станции и разъезды: Ноздрачево, Отрешково, Мелехино, Охочевка, Щигры, Удобрительная, Гловинка, Черемисиново, Расхолец, Мармыжи, Кшень, Нижнеграйворонка. (133 версты) | подполковник Купидонов | Вахм. 1. Унт. - офиц. 19. |
| 2 | 1896, 18 янв | | | | | | |
| 3 | 1896, 16 окт | | | | | | |
| 4 | 1897, 18 янв | | | | | | |

Приложение № 15

Авторская схема участка обслуживания на территории Курской губернии Курско-Воронежского жандармского полицейского отделения Орловского ЖПУ ж.д. с 1894 до 1897 г.



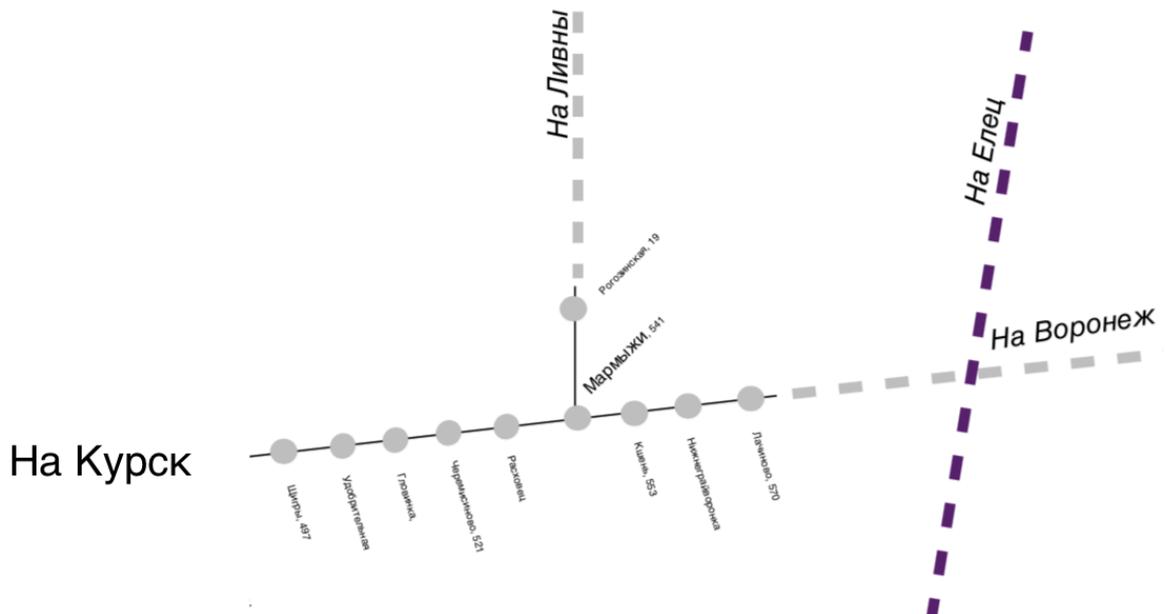
Приложение № 16

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

| № пп | Дата | ЖПУ ж.д. | Начальник управления | Участок обслуживания отделения (весь) | По территории губернии | Начальник отделения | Штат отделения | |
|------|------------------|-------------------------------------|-----------------------|---|---|--------------------------|--------------------------|----------------------|
| 1 | 1897, 3 сентября | Московско - Киевское, кв. г. Москва | полковник Петров | Московско-Киево-Воронежская ж.д. от ст. Щигры до ст. Воронеж и от ст. Мармыжи до ст. Верховье (209 верст) | Московско-Киево-Воронежская от ст. Щигры до ст. Лачиново, включая станции и разъезды: Удобрительная, Гловинка, Черемисиново, Расховец, Мармыжи, Кшень, Нижнеграйворонка, а также линией от ст. Мармыжи до ст. Рогозинская (93 версты) | подполковник Купидонов | Вахм.1. Унт. - офиц. 28. | |
| 2 | 1901, 10 апреля | | генерал-майор Пузанов | | | ротмистр Гулевич | | |
| 3 | 1902, 25 апреля | | | | | подполковник Гулевич | | |
| 4 | 1903, 15 января | | | | | | | подполковник Гулевич |
| 5 | 1904, 15 января | | | | | | | |
| 6 | 1905, 10 марта | | | | | подполковник Богушевский | | |

Приложение № 17

Авторская схема участка обслуживания на территории Курской губернии Ливно-Воронежского (с 1897 до 1905 г.) и Мармыжского (с 1907 г. до 1917 гг.) жандармских полицейских отделений Московско-Киевского ЖПУ ж.д.



Приложение № 18

**Мармыжское жандармское полицейское отделение
Московско-Киевского ЖПУ ж.д. (с 1907 до 1917 гг.)**

| № п/п | Дата | ЖПУ ж.д. | Начальник управления | Участок обслуживания отделения (весь) | По территории губернии | Начальник отделения | Штат отделения | | |
|-------|------------------|-----------------------------------|-----------------------|---|---|---------------------|--------------------------|--|--------------------------|
| 1 | 1907, 20 января | 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, Гловинка, Черемисиново, Расховец, Мармыжи, Кшень, Нижнеграйворонка, а также линией от ст. Мармыжи до ст. Рогозинская (93 версты) | ротмистр Шупинский | Вахм.1. Унт. - офиц. 28. | | |
| 2 | 1909, 10 октября | | полковник Правиков | | | ротмистр Петерсон | Вахм.1. Унт. - офиц. 28. | | |
| 3 | 1910, 26 февраля | | | | | | Вахм.1. Унт. - офиц. 28. | | |
| 4 | 1911, 13 октября | | | | | | Вахм.1. Унт. - офиц. 28. | | |
| 5 | 1912, 15 ноября | | генерал-майор Маас | | | | | | Вахм.1. Унт. - офиц. 27. |
| 6 | 1914, 15 октября | | | | | | | | |
| 7 | 1915, 15 октября | | | | | | | | |

Приложение № 19

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

| № 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 в.) | Елец-Валуйская линия Юго-Восточных ж.д. от ст. Новый Оскол до Старый Оскол, включая станции Чернянка и Котел (64 в.) | ротмистр Розалион-Сошальский | Вахм. 1. Унт.-офиц. 18. | |
| 3 | 1897, 3 сент | | | | | | | |
| 4 | 1901, 10 апр | | | | | полковник Соловьев | | шт. ротмистр Мосолов |
| 5 | 1902, 25 апр | | | | | | | |
| 6 | 1903, 15 янв | | | | | полковник Соловьев | | |
| 7 | 1904, 15 янв | | | | | | | |
| 8 | 1905, 10 мар | | | | | полковник Федоров | | |
| 9 | 1909, 10 окт | | | | | Харьковское, кв. г. Харьков | | полковник Каневцов |
| 10 | 1910, 26 февр | | | | | | | |
| 14 | 1915, 15 окт | Вахм. 1. Унт.-офиц. 18. | | | | | | |

Приложение № 20

Острогожское жандармское полицейское отделение Харьковского ЖПУ ж.д.

| № п/п | Дата | ЖПУ ж.д. | Начальник управления | Участок обслуживания отделения (весь) | По территории губернии | Начальник отделения | Штат отделения |
|-------|--------------|-----------------------------|----------------------|--|---|---------------------|--------------------------|
| 1 | 1907, 20 янв | Харьковское, 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 в.) | ротмистр Прокопович | Вахм. 1. Унт. -офиц. 19. |

Приложение № 21

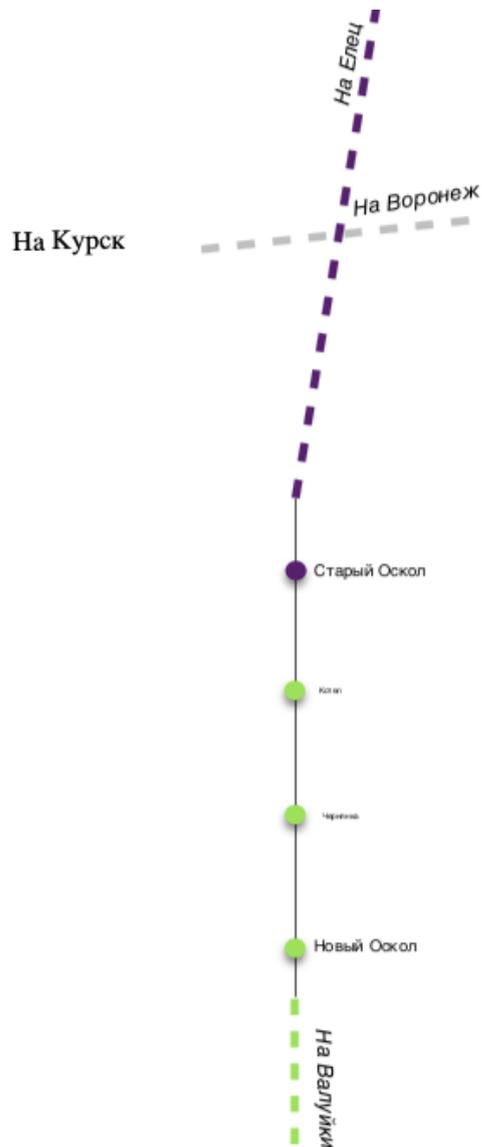
Старо-Оскольское жандармское полицейское отделение

Харьковского ЖПУ ж.д.

| № п/п | Дата | ЖПУ ж.д. | Начальник управления | Участок обслуживания отделения (весь) | По территории губернии | Начальник отделения | Штат отделения |
|-------|------------------|-------------------------------------|----------------------|---|--|------------------------|-------------------------|
| 1 | 1896, 16 октября | Харьково-Царицынское кв. г. Харьков | полковник Пузанов | Юго-Восточные ж.д. от ст. Старый Оскол до ст; Елец с ветвью от ст. Касторное Елец-Валуйской линии до ст. того-же наименования Киево-Воронежской ж.д. (178 в.) | Юго-Восточные ж.д. от ст. Старый Оскол до границы с Воронежской губернией | подполковник Воронин | Вахм.1. Унт. -офиц. 18. |
| 2 | 1897, 18 января | | | | | | |
| 3 | 1897, 3 сентября | | | | | | |
| 4 | 1901, 10 апреля | | | | | | |
| 5 | 1902, 25 апреля | | полковник Соловьев | | | подполковник Веришко | |
| 6 | 1903, 15 января | | | | | | |
| 7 | 1904, 15 января | | полковник Федоров | | | | |
| 8 | 1905, 10 марта | | | | | | |
| 9 | 1907, 20 января | Харьковское, кв. г. Харьков | полковник Каневцов | От ст.Елец до ст. Чернянка с ветвью от ст. Касторное Елец-Валуйской линии до ст. того-же наименования Киево-Воронежской ж.д. (219 в.) | Юго-Восточные ж.д. от ст. Ченянка, через ст. Старый Оскол до границы с Воронежской губернией (22 версты) | подполковник фон Фишер | |
| 10 | 1909, 10 октября | | | | | | |
| 11 | 1910, 26 февраля | | | | | | |
| 12 | 1911, 13 октября | | | | | | |
| 13 | 1912, 15 ноября | | | | | | |
| 14 | 1914, 15 октября | | | | | | |
| 15 | 1915, 15 октября | | | | | | |

Приложение № 22

**Авторская схема участка обслуживания
на территории Курской губернии
Валуйского и Сатро-Оскольского отделений⁵²².**



⁵²² До 1907 г. участок Новый-Оскол – Старый Оскол входил в зону ответственности Валуйского отделения. В 1907 г. участок Новый Оскол – Чернянка перешло в зону ответственности Острогожского отделения, а Чернянка – Старый Оскол – Старо-Оскольского. В 1909 г. и последующие годы участок пути от ст. Новый Оскол до ст. Чернянка вновь стал относиться к Валуйскому отделению.

Приложение № 23

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

| № п/п | Дата | ЖПУ ж.д. | Начальник управления | Участок обслуживания отделения (весь) | По территории губернии | Начальник отделения | Штат отделения |
|-------|-----------------|-----------------------------------|-----------------------|---|---|---------------------|---------------------------|
| 1 | 1902, 25 апреля | Московско-Киевское, кв. г. Москва | генерал-майор Пузанов | От ст. Льгов до ст. Брянск 192 верст | Московско-Киево-Воронежская ж.д. от ст. Льгов до ст. Дерюгино через станции и разъезды: Льгов, Шерекино, Марица, Конышовка, Соковника, Гриневка, Арбузово, Рогозна, Дмитриев, Дерюгино (72 версты) | Ротмистр Белавин | Вахм. 1. Унт. - офиц. 18. |
| 2 | 1903, 15 января | | | От ст. Полпинской до семафора ст. Артаково с передаточной ветвью к ст. Брянск 206 верст | Московско-Киево-Воронежская ж.д. от семафора ст. Артаково до ст. Дерюгино через станции и разъезды: Льгов, Шерекино, Марица, Конышовка, Соковника, Гриневка, Арбузово, Рогозна, Дмитриев, Дерюгино (76 верст) | | Вахм. 1. Унт. - офиц. 19. |
| 3 | 1904, 15 января | | | От ст. Полпинской до семафора ст. Артаково с передаточной ветвью к ст. Брянск 206 верст | | | |
| 4 | 1905, 10 марта | | | От ст. Полпинской до семафора ст. Артаково с передаточной ветвью к ст. Брянск 206 верст | | | |

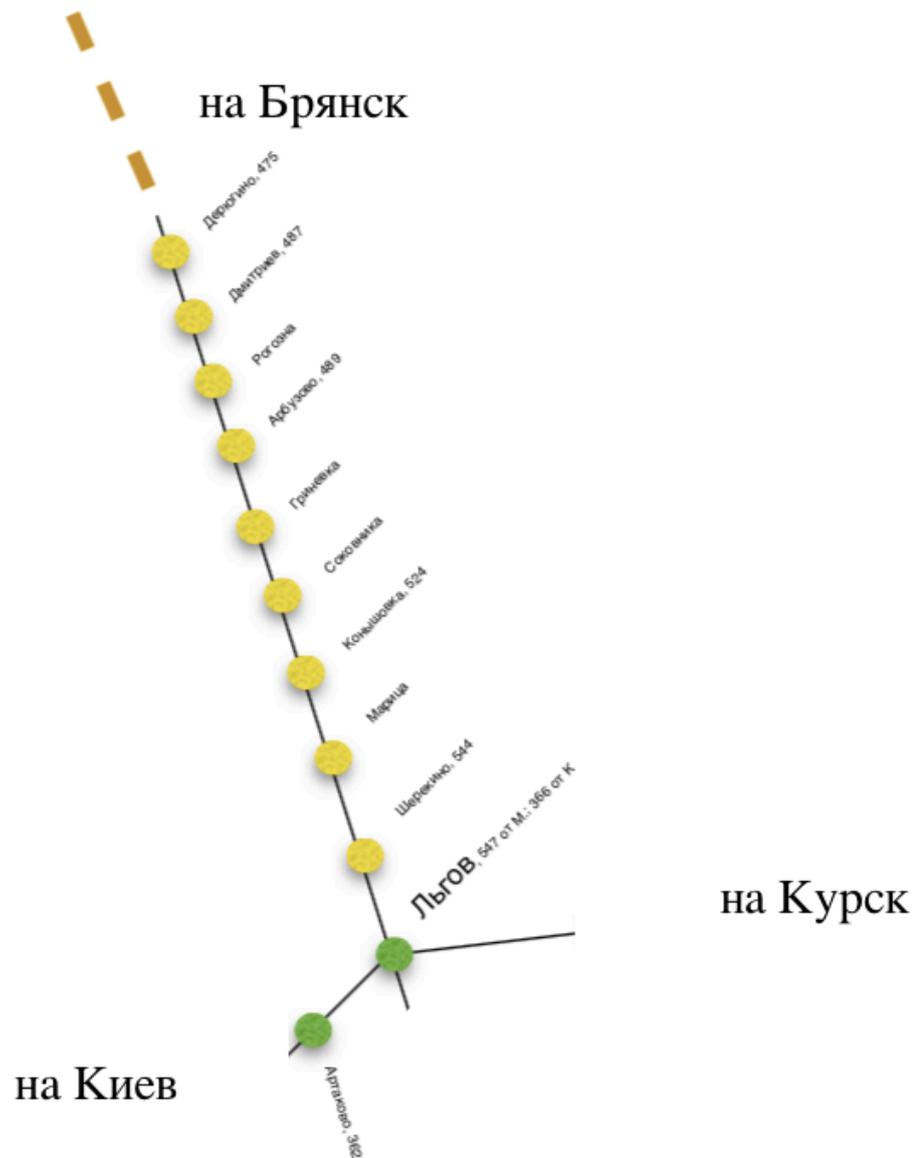
Приложение № 24

**Брянское жандармское полицейское отделение
Московско-Киевского ЖПУ ж.д.**

| № п/п | Дата | ЖПУ ж.д. | Начальник управления | Адьютант управления | Участок обслуживания отделения (весь) | По территории губернии | Начальник отделения | Штат отделения |
|-------|------------------|-----------------------------------|----------------------|----------------------|---|--|--------------------------|---------------------------|
| 1 | 1907, 20 января | 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-Поелских 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. - офиц. 19. |
| 2 | 1909, 10 октября | | полковник Правиков | ротмистр Фон Мейер | | | Подполковник Вельсовский | |
| 3 | 1910, 26 февраля | | | шт. ротмистр Летюхин | | | | |
| 4 | 1911, 13 октября | | | | Корнет Барановский | | | |
| 5 | 1912, 15 ноября | | генерал-майор Маас | ротмистр Гогниев | | | | |
| 6 | 1914, 15 октября | | | | генерал-майор Маас | | ротмистр Гогниев | |
| 7 | 1915, 15 октября | | генерал-майор Маас | ротмистр Гогниев | | | | |

Приложение № 25

**Авторская схема участка обслуживания Льгово-Брянского и Брянского
жандармских полицейских отделений Московско-Киевского ЖПУ ж.д.
на территории Курской губернии.**



Приложение № 26

Авторская схема участка обслуживания Рышковского жандармского
полицейского отделения Московско-Киевского ЖПУ ж.д. в 1907 г.



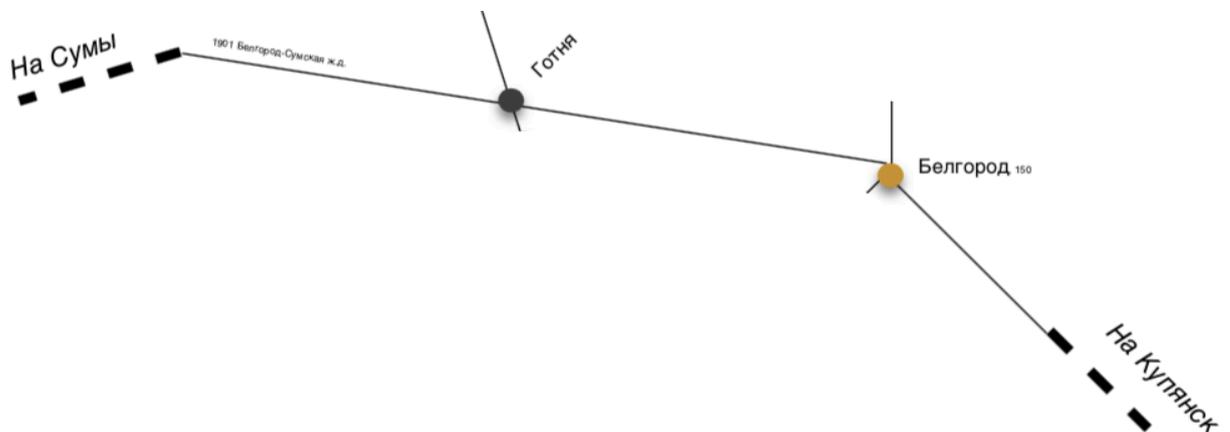
Приложение № 27

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 января | Кременчугское, 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 в.) | Курско-Харьково - Севастопольская ж.д. от ст. Белгород по линии Белгород – Сумы до границы Курской и Харьковской губернии (Сумской уезд) | подполковник князь Ужумедзкий-Грицевич | Вахм. 1. Унт. - офиц. 21. |
| 2 | 1905, 10 марта | | | | | | |
| 3 | 1907, 20 января | | | | | | |
| 4 | 1909, 10 октября | | 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 в.) | | ротмистр Маринич | |
| 5 | 1912, 15 ноября | | | | | | |
| 6 | 1914, 15 октября | | | | | | |
| 7 | 1915, 15 октября | | | | | | |
| | | | Южные ж.д. от ст. Ворожба до ст. Басы и от ст. Басы до ст. Белгород К.Х.-С. ж.д. и Апраксинская ветвь (216 в.) | | | | |

Приложение № 28

Авторская схема участка обслуживания на территории Курской губернии Сумского жандармского полицейского отделения Кременчугского ЖПУ ж.д. с 1904 по 1917 гг



Приложение № 29

Основское жандармское полицейское отделение Кременчугского ЖПУ

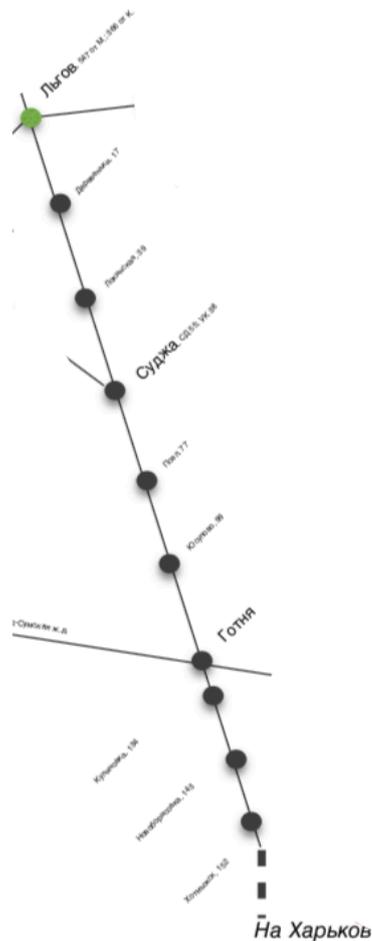
ж.д.: этапы становления и развития.

| № п/п | Дата | ЖПУ ж.д. | Начальник управления | Участок обслуживания отделения (весь) | По территории губернии | Начальник отделения | Штат отделения |
|-------|------------------|---------------------------|----------------------|---|--|----------------------|-------------------------|
| 1 | 1911, 13 октября | 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-Кево-Воронежско 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.-офиц. 18. |
| 2 | 1912, 15 ноября | | | | | | |
| 3 | 1914, 15 октября | | | | | | |
| 4 | 1915, 15 октября | | | | | подполковник Мосолов | |

Приложение № 30

Авторская схема участка обслуживания на территории Курской губернии Основского жандармского полицейского отделения

Кременчугского ЖПУ ж.д. с 1907 по 1917 гг.



Приложение № 31

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 | | | Контопско-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 | | | Контопско-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 | |
| 22 | | | Курское, кв. г. Курск | |
| 23 | | | Глуховское, кв. г. Глухов | |

| № п/п | Год | Всего отделений | Наименование отделения и штаб квартира | Наименование управления и штаб квартира |
|-------|---|-----------------|--|---|
| 24 | 1896 (16 октября) – 1897 (18 января) | 8 | Коренево-Курское, кв. г. Курск | Орловское, кв. временно Москва |
| 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 | | | Старо-Оскольское, 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 | Харьковское, кв. г. Харьков |
| 35 | | | Харьковское, г. Харьков | |
| 36 | | | Белгородское, кв. г. Белгород | Харьково-Царицынское, кв. г. Харьков |
| 37 | | | Валуйское, кв. г. Валуйки | |
| 38 | | | Старо-Оскольское, 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. к. Дмитриев | Харьковское, кв. г. Харьков |
| 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. г. Харьков |
| 48 | | | Старо-Оскольское, кв. г. Старый Оскол | |
| 49 | | | Курское, кв. г. Курск | Московское, кв. г. Москва |
| 50 | | | Глуховское, кв. г. Глухов | |

| № п/п | Год | Всего отделений | Наименование отделения и штаб квартира | Наименование управления и штаб квартира |
|-------|--|-----------------|--|---|
| 51 | 1904 (15 января) – 1905, 10 марта | 11 | Коренево-Курское, кв. г. Курск | Московско-Киевское, кв. г. Москва |
| 52 | | | Ливно-Воронежское, кв. г. Воронеж | |
| 53 | | | Льгово-Брянское, кв. к. Дмитриев | |
| 54 | | | Конотопское, кв. г. Конотоп | |
| 55 | | | Харьковское, г. Харьков | |
| 56 | | | Белгородское, кв. г. Белгород | |
| 57 | | | Валуйское, кв. г. Валуйки | Харьково-Царицынское, кв. г. Харьков |
| 58 | | | Старо-Оскольское, 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. 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 | |
| 69 | | | Старо-Оскольское, 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. 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. |
| 78 | | | Валуйское, кв. г. Валуйки | |

| № п/п | Год | Всего отделений | Наименование отделения и штаб квартира | Наименование управления и штаб квартира | |
|-------|---------------------------------------|-----------------|--|---|----------------------------|
| 79 | | | Старо-Оскольское, кв. г. Старый Оскол | Харьков | |
| 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 | | | Старо-Оскольское, кв. г. Старый Оскол | | |
| 90 | | | | Сумское, кв. г; Сумы | Кренменчугское, г. Харьков |
| 91 | | | | Основское, кв. г. Харьков | |

Приложение № 32

Общество Белгород-Сумской железной дороги 1 июня 1911 г. ст. Белгород. Жандармскому унтер-офицеру Олейнику. Настоящим заявляю Вам для составления протокола и направления его в соответствующей мере о нижеследующем. Землер (помощник его) Покровский землеустроительной комиссии сегодня с утра производит обход межи крестьянской земли и границы отчуждения, при чем захватывает землю, принадлежащую дороге и ставит на ней межевые столбы, руководствуется он указаниями крестьян, а не планом, который у него имеется. На заявления со стороны дороги, что поставленные столбики не правильно, он ответил, что *дорога может восстановить свои права судом*. Прошу Вас сейчас же предложить землемеру перенести неправильно поставленные столбики на соответствующую межу, а если он откажется, составить о захвате земли протокол для дальнейшего направления его. Между прочим возле приемного покоя поставлен столбик и закрыт проезд. Против станции поставлен столбик, где его никогда не было. Подлинно подписал инженер Серебряков. Копия верно. Начальник Сумского отделения Кременчугского ЖПУ ж.д. Ротмистр Маринич⁵²³.

⁵²³ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 2870. Л. 6.

Приложение № 33

ПРОТОКОЛ жандармского унтер-офицера Авраама Олейника. ст. Белгород Белгород Сумской ж.д. 1 июня 1911 г. На основании ст. 261_9 ст. Устава Уголовного судопроизводства об обстоятельствах, изложенных в заявлении, а именно: Сего числа получено мною заявление от начальника участка службы пути Белгород-Сумской железной дороги инженера Серебряковского о захвате железнодорожной земли помощником землемера Курской землеустроительной комиссии г. Покровским. Заявление при сем прилагаемое мною объявлено помощнику землемера Курской землеустроительной комиссии Константину Андреевичу г. Покровскому, который объявил, что границы он устанавливает согласно протокола Общества села Супруновки по бывшим фактическим владениям до мая сего года, а имеющихся на местах столбиков, указывающих границу и 10 летних на ней деревьев Белгород-Сумской железной дороги он не признает (видимо, потому что дорога была построена вот-вот недавно, а деревья росли еще до ее появления), и при этом по просьбе моей показал копию плана Белгород-Сумской железной дороги, но заявил, что таковым руководствоваться он не может потому, что в нем не указан масштаб и время его составления. При проверке мною границ отчуждения далее указывается где Покровский расставил столбики, в том числе напротив пассажирского здания станции Белгород Белгород Сумской ж.д., так что растущие деревья⁵²⁴ теперь остались за отчуждением. Указывает свидетелей, проживающих вблизи станции Белгород: Румянцева, Соломина и Королева. Настоящий протокол представлен начальнику Сумского отделения Кременчугского ЖПУ ж.д. 2 июня 1911 г. со ст. Белгород Б.-С ж.д. № 229. Подпись.

⁵²⁴ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 2870. Лл. 4–8 об.

Приложение № 34

На отношение Курского губернатора по Губернской землеустроительной комиссии от 26 июня 1911 г. за № 1708. Господину Курскому Губернатору подписал начальник Сумского отделения. По содержанию настоящей переписки было произведено расследование при чем выяснилось, что 1 июня сего года находящимся на ст. Белгород Белгород-Сумской железной дороги вверенного мне отделения унтер-офицером Авраамом Олейниковым было получено от начальника ... Установлено, что унтер-офицер Олейник ни в чем не проявил «грубой формы», напротив на резкий окрик землемера г. Покровского, обращенный к нему когда он подошел и не успел еще ничего сказать: «Вам что надо?» унтер офицер объяснил предъявленное ему администрацией дороги требование и даже показал ему письменное отношение инженера Серебрякова. Выводы гг. землемеров, что предлагавшиеся им унтер-офицером вопросы об их самоличности были сделаны «с целью дискредитировать» их совершенно неосновательны. Вопросы эти предлагались согласно требований 302 и 306 ст. ст. Устава Уголовного Судопроизводства для внесения этих сведений в протокол. Подпись начальника отделения. № 1490 от 9 октября 1911 г. г. Сумы⁵²⁵.

⁵²⁵ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 2870. Лл. 12–12 об.

Приложение № 35

Прошение г. Городскому судье города Белгорода унтер-офицера Сумского отделения Кременчугского ЖПУ ж.д. Авраама Олейникова. 15-го октября сего года Вами разобрано было в судебном заседании дело № 538 по обвинению мною помощника землемера Курской землеустроительной комиссии Константина Андреевича Покровского в клевете на меня, при чем г. Покровский признан виновным и приговорен аресту на одну неделю. Считаю себя удовлетворенным решением суда тем, что г. Покровский признан виновным. Я прощаю г. Покровскому нанесенную мне обиду и прошу освободить его от наложенного судом наказания. 20 ноября 1912 г. Подпись унтер-офицера Оленникова⁵²⁶.

⁵²⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 2870. Лл. 13–13 об.

Приложение № 36

**Ведомость дознаний, произведенным чинами
Валуйского и Старо-Оскольского отделений
Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. за 1896 год.**

| | Валуйское | | | Старо-Оскольское | | | Всего в управлении (9 отд) | | |
|--|-----------|--------------|-----------|------------------|--------------|-----------|----------------------------|--------------|-------------|
| | оф иц | ниж чина мии | ит ого | оф иц | ниж чина мии | ит ого | оф иц | ниж чина мии | ит ого |
| 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 публиики | | 11 | 11 | | | | | 107 | 107 |
| Нарушения Уст. Питейн. и ругих уставов по акцизу | | | | | 2 | 2 | | 7 | 7 |
| Скоропостижных смертей | | 1 | 1 | | | | 3 | 12 | 15 |
| Нанесения увечий и 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 неисполнение 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 нарушениях 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 |

Источник: ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 479. Лл. 6–9.

Приложение № 37

Ведомость дознаний, произведенным чинами Валуйского и Старо-Оскольского отделений Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. за 1898 г.

| | Валуйское | | | Старо-Оскольское | | | Всего в управлении (9 отд) | | |
|--|-----------|--------------|-------|------------------|--------------|-------|----------------------------|--------------|-------|
| | офиц. | нижн. чинами | итого | офиц. | нижн. чинами | итого | офиц. | нижн. чинами | итого |
| О нарушение 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 публиики | | 40 | 40 | | 22 | 22 | 2 | 145 | 147 |
| Нарушение Полицейских правил, установленных Общим уставом Ржд для железных дорог | | 1 | 1 | | 1 | 1 | | 24 | 24 |
| Нарушения Уст. Питейн. и ругих 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 |
| Нанесения увечий и 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 |
| О мошенничестве | | 4 | 4 | | | | | 16 | 16 |
| О растрате и присвоении чужого имущества | | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 9 | 10 |

| | Валуйское | | | Старо-Оскольское | | | Всего в управлении (9 отд) | | |
|--|-----------|-----------------|-------|------------------|-----------------|-------|----------------------------|-----------------|-------|
| | офиц. | нижн. чиновники | итого | офиц. | нижн. чиновники | итого | офиц. | нижн. чиновники | итого |
| О неисполнение законных распоряжений и слушаний 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 маневрах 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 вагонов при маневрах на станциях | | 2 | 2 | | | | | 21 | 21 |
| О нарушениях служащими технических или специальных правил, ограждающих безопасность 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 не уплаченного 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 билетные 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 имущества | | 8 | 8 | | 5 | 5 | | 24 | 24 |
| О проверке груза | | 6 | 6 | | 18 | 18 | | 862 | 862 |
| Об уничтожении груза, пришедшего в негодность вследствие неполучения получателем | | 7 | 7 | | 1 | 1 | | 33 | 33 |
| Итого | | 92 | 92 | | 85 | 85 | | 2878 | 2878 |

Источник: ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 481. Лл. 9–12 об.

Приложение № 38

Ведомость дознаний, произведенным чинами Валуйского и Старо-Оскольского отделений Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. за 1899 г.

| | Валуйское | | | Старо-Оскольское | | | Всего в управлении (9 отд) | | |
|--|-----------|-------------------|--------|------------------|-------------------|-------|----------------------------|-------------------|-------|
| | оф иц | ни жн. чин ами ни | ит ого | оф иц | ни жн. чин ами ни | ит го | оф иц | ни жн. чин ами ни | ит го |
| О бродяжничествах, беглых и нарушении постановлений по 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 публиики | | 28 | 28 | | 17 | 17 | | 169 | 169 |
| Нарушение Полицейских правил, установленных Общим уставом Ржд для железных дорог | | 2 | 2 | | | | | 14 | 14 |
| Нарушения 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 |
| Нанесения увечий и 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 |
| 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 |

| | Валуйское | | | Старо-Оскольское | | | Всего в управлении (9 отд) | | |
|---|-----------|-------------------------------|-----------|------------------|-------------------------------|-----------|----------------------------|-------------------------------|-----------|
| | оф иц | ни жн. чин ами ни | ит ого | оф иц | ни жн. чин ами ни | ит ого | оф иц | ни жн. чин ами ни | ит ого |
| О неисполнение 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 не уплаченного дополнительного сбора | | 14 | 14 | | 5 | 5 | | 49 | 49 |
| 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 имущества | | 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 |

Источник: ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 482. Лл. 4–7.

Приложение № 39

Ведомость дознаний, произведенным чинами Валуйского и Старо-Оскольского отделений Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. за 1900 г.⁵²⁷

| | Валуйское | | | Старо-Оскольское | | | Всего в управлении (9 отд) | | |
|--|-----------|---------------|--------|------------------|---------------|--------|----------------------------|---------------|--------|
| | оф иц | нижн чина мии | ито го | оф иц | нижн чина мии | ито го | оф иц. | нижн чина мии | ито го |
| О бродяжничествах, укрывательствах беглых и нарушении постановлений по 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 | | | | | | |
| Нарушения Уст. Питейн. и ругих 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 |
| Нанесения увечий и 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 | | | Старо-Оскольское | | | Всего в управлении (9 отд) | | |
|--|-----------|---------------|--------|------------------|---------------|--------|----------------------------|---------------|--------|
| | оф иц | нижн чина мии | ито го | оф иц | нижн чина мии | ито го | оф иц. | нижн чина мии | ито го |
| 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 неисполнение законных распоряжений и слушаний 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 |
| 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 |

| | Валуйское | | | Старо-Оскольское | | | Всего в управлении (9 отд) | | |
|--|-----------|--------------|--------|------------------|--------------|--------|----------------------------|--------------|--------|
| | оф иц | ниж чина мии | ито го | оф иц | ниж чина мии | ито го | оф иц. | ниж чина мии | ито го |
| по поводу не уплаченного 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 имущества | | 4 | 4 | | | | | 19 | 19 |
| О проверке 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 |

Источник: ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 483. Лл. 6–9.