

- ⁴ См.: Полное собрание законов Российской империи (далее – ПСЗРИ). Собр. 2. СПб., 1867. Т. 39. Отд. 1. № 41007. С. 545–549.
- ⁵ См.: Сборник постановлений по Министерству народного просвещения (далее – СП по МНП). СПб., 1876. Т. 3. С. 1302.
- ⁶ См.: Там же. С. 309.
- ⁷ См.: Там же. С. 1298.
- ⁸ См.: Там же. С. 76.
- ⁹ См.: ПСЗРИ. Собр. 2. СПб., 1867. Т. 39. Отд. 1. № 40582. С. 103.
- ¹⁰ См.: Корнилов И. П. Путевые заметки. Витебск, 1895. С. 25.
- ¹¹ См.: Циркуляр по управлению Виленским учебным округом. 1868. № 1. С. 23.
- ¹² См.: Ивановский М. По поводу статьи г. Забелина об учительских семинариях // ЖМНП. 1868. № 1. Отдел педагогики. С. 157.
- ¹³ См.: ЖМНП. 1868. № 1. С. 151–157.
- ¹⁴ См.: ЖМНП. 1869. № 12. С. 173–174; 1872. № 2. С. 206.
- ¹⁵ См.: ЖМНП. 1869. № 6. С. 129.
- ¹⁶ См.: ЖМНП. 1867. № 3. С. 432.
- ¹⁷ См.: СП по МНП. СПб., 1876. Т. 3. С. 165–166.
- ¹⁸ См.: Там же. С. 992–993, 1077, 1102–1103, 1449–1450.
- ¹⁹ См.: Циркуляр по управлению Виленским учебным округом. 1867. № 1. С. 32.

Поступила в редакцию 09.09.2003.

Михаил Арисович Гулюк – переводчик-референт ИП «Берлони».

А. И. МУРАШКО

ЖАНДАРМСКАЯ ПОЛИЦИЯ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ БЕЛАРУСИ

Рассматривается мало изученная в отечественной историографии проблема организации и деятельности органов правопорядка на железных дорогах Беларуси во второй половине XIX – начале XX в.

The article deals with the problem which is not thoroughly investigated in a domestic historiography the problem of the organization and activity of bodies of law and order on railways of Belarus in the second half of the 19th – the beginning of the 20th centuries.

Бурное строительство, а затем и использование железных дорог в Российской империи во второй половине XIX в. привели к концентрации на ограниченном пространстве тысяч обездоленных людей, проживавших в тяжелых бытовых условиях, эксплуатировавшихся подрядчиками, вступавших в конфликты как с нанимателями, так и с окрестным населением. Вследствие этого повышалась криминальная активность рабочих, занятых на строительстве и обслуживании железных дорог. Ухудшению обстановки содействовало процветание коррупции и казнокрадства в среде чиновников и подрядчиков.

На повестке дня остро стояла проблема обеспечения общественного порядка, защиты интересов организаторов производства и рабочих, а позже и общественной безопасности на железных дорогах, которые прокладывались по территориям различных губерний и уездов. Уже на стадии строительства возникала необходимость обеспечения линейного, а не территориального принципа охраны правопорядка. В силу разной удаленности полотна дороги от населенных пунктов территориальные подразделения полиции не могли быть задействованы во время его строительства. В такой ситуации потребовалось привлечение экстерриториальных подразделений, которыми и являлись жандармские команды и эскадроны, обладавшие к тому же значительной мобильностью передвижения.

Силловые подразделения подчинялись основному заказчику и пользователю железных дорог – Министерству путей сообщения (МПС). Жандармско-полицейские команды и эскадроны, обеспечивавшие общественный порядок в районах строительства и эксплуатации железных дорог, не имели единого централизованного руководства и нормативного регулирования своей деятельности. В результате они должны были выполнять требования местной железнодорожной администрации, т. е. сливались с ней для наблюдения за порядком при производстве работ. Материальная зависимость жандармской полиции от администрации

негативно сказывалась при осуществлении контроля за соблюдением законности. По сути дела, на начальном этапе жандармская железнодорожная полиция являлась ведомственным силовым органом Министерства путей сообщения.

К началу 1860-х гг., когда в России активно эксплуатировались Николаевская, Московско-Нижегородская железные дороги, заканчивалось строительство С.-Петербургско-Варшавской и других дорог, возникла необходимость выработки нормативно-правового регулирования деятельности жандармской полиции на железных дорогах. Император Александр II 27 июля 1861 г. утвердил «Положение о полицейских управлениях С.-Петербургско-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог»¹. В структуре правоохранительных органов родился новый вид самостоятельного подразделения – жандармская железнодорожная полиция. Данный нормативно-правовой акт положил начало созданию первых органов правопорядка на железных дорогах Беларуси. В соответствии с этим Положением для полицейского надзора по С.-Петербургско-Варшавской железной дороге из чинов Корпуса жандармов было создано Полицейское управление с местом пребывания в г. Вильно, в штат которого вошло 95 человек. Обер-офицеры располагались в С.-Петербурге, Пскове, Динабурге, Вильно, Гродно, Белостоке и Варшаве. Нижние чины размещались по станциям в той мере, как «окажется действительная в том надобность, они в случае нужды могут назначаться и для сопровождения поездов»². Помещения при станциях всем чинам полицейского управления выделяла железная дорога.

Утвержденное Положение не изменило статуса железнодорожной полиции, она оставалась в ведении МПС с подчинением инспектору каждой дороги. Но при этом более конкретно определялись ее обязанности по отношению к МПС, по осуществлению контроля за точным соблюдением договоров между подрядчиками и рабочими при строительстве железных дорог, а также по «... попечению о сохранении порядка на станциях и между проезжающими, служащими и проживающими на железных дорогах» и разбирательству разного рода жалоб³.

19 марта 1863 г. были приняты основные условия строительства Динабургско-Витебской железной дороги⁴. Указом от 26 декабря 1863 г. император Александр II утвердил штаты и оклады чинам полицейских управлений Рижско-Динабургской и Динабургско-Витебской железных дорог⁵. В дальнейшем в связи со строительством Витебско-Орловской и Московско-Смоленской железных дорог эти управления первоначально реорганизируются в жандармское полицейское управление Митаво-Риго-Орловской железной дороги, а позднее (15 октября 1869 г.) – в жандармское полицейское управление Митаво-Риго-Елецкой и Московско-Смоленской железных дорог⁶.

В 1870 г. было дано разрешение на строительство Смоленско-Брестской железной дороги и в этом же году создается Московско-Брестское жандармское полицейское управление. В его зону обслуживания переходит Московско-Смоленская железная дорога, а Жандармское полицейское управление Митаво-Риго-Елецкой и Московско-Смоленской железных дорог реорганизуется в Жандармское полицейское управление Риго-Царицынской и Волго-Донской железных дорог⁷.

С введением в эксплуатацию Ландворово-Роменской железной дороги связано образование в марте 1873 г. Минского жандармского полицейского управления, в зоне обслуживания которого были Московско-Брестская и Ландворово-Роменская железные дороги⁸.

С появлением новых железных дорог на территории Беларуси изменились и зоны обслуживания жандармских полицейских управлений. К 1900 г. железные дороги Беларуси находились в ведении трех жандармских полицейских управлений: С.-Петербургско-Варшавского, Смоленского и Минского⁹. Участок Гродно – Поречье С.-Петербургско-Варшавской железной дороги, проходивший по территории Беларуси, относился к ведению С.-Петербургско-Варшавского жандармского полицейского управления на железных дорогах. Белорусские участки Риго-Орловской и Московско-Брестской железных дорог находились в зоне обслуживания Смоленского жандармского полицейского управления, а участки Либаво-Роменской и

Полесских железных дорог обслуживались Минским жандармским полицейским управлением железных дорог.

С увеличением числа введенных в эксплуатацию дорог и ростом пассажиро- и грузопотоков значительно расширились задачи жандармской железнодорожной полиции, выходявшие за установленные правовые рамки. Нахождение полиции в оперативном подчинении и финансовой зависимости от МПС, т. е. местных начальников и управляющих дорог, значительно снижало ее возможности по поддержанию правопорядка на объектах транспорта. В возникавших ситуациях, особенно во взаимоотношениях между пассажирами и сотрудниками железных дорог, полиция не столько отстаивала законные интересы граждан, сколько защищала позиции администрации. По инициативе шефа жандармов генерал-адъютанта графа П. Шувалова в январе 1867 г. император Александр II подписал Положение, в соответствии с которым все подразделения жандармской полиции, в том числе и железнодорожная, передавались в ведение Корпуса жандармов¹⁰. Другим правовым актом от 16 марта 1867 г. «Порядок учреждения жандармского надзора на вновь проводимых железных дорогах» были определены структура и штаты жандармской железнодорожной полиции¹¹. С этого времени она становится самостоятельным институтом обеспечения правопорядка на железнодорожном транспорте. В соответствии с указанным правовым актом в ведении каждого железнодорожного жандармского полицейского управления должно было находиться не более 2 тыс. верст пути. В свою очередь, это расстояние делилось на участки по 200 верст, подведомственные жандармским отделениям¹². Структура железнодорожной жандармерии строилась по линейному принципу и имела отличное от общей полиции нормативное регулирование своей деятельности.

Жандармские полицейские управления относились к Военному министерству и входили в состав Отдельного корпуса жандармов. Общее руководство, или высшее «начальствование над Отдельным корпусом жандармов», осуществлял министр внутренних дел Российской империи, являвшийся шефом жандармов. Опосредованное руководство возлагалось на товарища (заместителя министра) – командира Отдельного корпуса жандармов. Непосредственно руководил железнодорожной полицией начальник штаба Отдельного корпуса жандармов. С учетом того, что Отдельный корпус жандармов являлся войсковой структурой, то начальник штаба обладал правами командира дивизии.

Штат каждого железнодорожного жандармского управления состоял из начальника, его адъютанта, писарей, начальников отделений, а также унтер-офицеров, количество которых колебалось от 120 до 300 чел.¹³ Начальник управления приравнивался в правах к командиру полка и назначался на должность (в чине генерал-майора или полковника) приказом по Отдельному корпусу жандармов. Начальники отделений руководили ими на правах эскадронных командиров и назначались на должность (в чине подполковника или ротмистра) приказом по корпусу. В ведении адъютанта находилось делопроизводство, он назначался из обер-офицеров Отдельного корпуса жандармов. Штат унтер-офицеров комплектовался уволенными в запас фельдфебелями, унтер-офицерами и фейерверкерами исключительно строевых званий. В каждом отделении для передачи служебных приказаний один из унтер-офицеров назначался вахмистром¹⁴.

Правовое положение железнодорожной жандармерии было по-своему уникальным. С одной стороны, она, являясь частью Отдельного корпуса жандармов, была политической полицией, организованной на военный лад, и финансировалась из бюджета Военного министерства. С другой стороны, жандармы выполняли функции общей полиции по обеспечению правопорядка на железных дорогах. Особенности же службы в пределах полосы отчуждения обуславливали и ряд специальных обязанностей, заключавшихся в надзоре за соблюдением «Полицейских железнодорожных правил». Таким образом, спецификой деятельности жандармской железнодорожной полиции было то, что она, являясь воинским формированием, выполняла комплексные функции: политической полиции, территориальной полиции в пределах полосы отчуждения, а также специальные – железнодорожные.

Среди наиболее распространенных преступлений и правонарушений на железных дорогах в конце XIX в. штаб Отдельного корпуса жандармов выделял следующие: первое место занимали кражи, второе – случаи телесных повреждений (в том числе смертельные) при эксплуатации дорог, третье – невыполнение полицейских правил, четвертое – нарушение благочиния и порядка, пятое – происшествия с поездами и несоблюдение технических правил, шестое – оскорбление железнодорожных служащих и жандармской полиции¹⁵.

В 1896 г. на всех железных дорогах Российской империи было совершено 13 830 краж, из них 4 625 – железнодорожного имущества¹⁶. И это вполне объяснимо, так как оно обладало большой притягательной силой для местного населения. «Железнодорожное имущество, – говорилось в одном из указаний штаба Корпуса жандармов, – большею частью воруются... жителями ближайших селений для применения в крестьянском хозяйстве. Так, например, шпалы новые идут на оконные рамы, старые – на устройство хлевов и мелких пристроек, рельсы вмазываются в банную печь, костыли употребляются на зубья для борон, гайки – для тяжестей в рыболовные сети и невода и т. д.»¹⁷.

Еще одним наиболее распространенным видом преступлений в те годы было хищение железнодорожных грузов. В 1902 г. на ряде дорог оно стало перерастать в бедствие. Не редкостью были даже групповые разбойные нападения на поезда. В связи с этим возникла идея создания жандармской железнодорожной конно-полицейской стражи, но по финансовым соображениям от ее реализации отказались.

По признанию руководства Корпуса жандармов успехи в борьбе с хищениями на железных дорогах были весьма скромными. Действительно, в 1904 г. Минским жандармским полицейским управлением было выявлено 982 кражи, из которых раскрыто 546, или 55,6 %, а в 1905 г. – 1 183 кражи, из них раскрыто 541 (45,7 %)¹⁸.

Низкая раскрываемость таких преступлений была обусловлена самой организацией службы на железных дорогах. В составе жандармерии отсутствовал орган, занимавшийся оперативной работой, переодеваться же в гражданское платье жандармам, как и всем российским военнослужащим, категорически запрещалось. Более того, им разрешалось сопровождать только те поезда, которые перевозили ценности на сумму свыше 100 тыс. рублей¹⁹.

Отсутствие сыскных подразделений частично компенсировалось неплохо налаженной системой учета и хорошей организацией патрулирования и наблюдения. В конце XIX в. на железных дорогах империи ввели правило, согласно которому лица, поступившие на работу, обязаны были сдать свой паспорт в жандармское управление. После наведения справок о благонадежности работник ставился на учет, причем в регистрационной карточке содержались сведения о нем самом, его родственниках и близких. Позднее штаб Корпуса жандармов установил правило, по которому лица, допущенные к работе на дорожных сооружениях и телеграфных линиях, обязаны были иметь специальные удостоверения, подписанные представителем администрации дороги и начальником жандармского отделения. В штабе Корпуса жандармов велся учет служащих, совершивших либо подозревавшихся в совершении преступлений на железных дорогах²⁰.

На жандармов возлагалось патрулирование не только станций и вокзалов, но и депо, мастерских, складов, подъездных путей, а один раз в месяц жандармы должны были обойти весь участок вверенной им железной дороги. Полномочия патрульных жандармов были чрезвычайно широки: от проверки исправности запоров люков и дверей вагонов, пресечения допуска к погрузке посторонних, нахождения при установке пломб, вторичного осмотра их и замков перед отправлением поезда, проверки в присутствии понятых сохранности груза при каждом подозрительном случае, выезда на место происшествия и т. д. до оценки качества продуктов в станционных буфетах.

Жандармская железнодорожная полиция занималась не только охраной общественного порядка и борьбой с преступностью. Значительное место в структуре функциональных обязанностей сотрудников занимало обеспечение общественной безопасности на транспорте. Были детально расписаны действия унтер-офицеров в случаях повреждения железнодорожных путей при нахождении на них

посторонних предметов, крушения, схода с рельсов, столкновения и разрыва поездов, нарушения железнодорожными служащими технических или специальных правил, обеспечивающих безопасность на железных дорогах. Необходимость выполнения этих действий, в свою очередь, требовала высокого уровня профессиональной подготовки служащих, в том числе их умения разбираться в чисто технических вопросах, связанных с эксплуатацией железных дорог.

Территория, охватываемая полосой отчуждения, имела особый правовой статус, являясь, по сути дела, зоной обеспечения безопасности железных дорог. Контроль за соблюдением установленных для этой зоны правил, нарушение которых могло отразиться на целостности железных дорог и их нормальном функционировании, возлагался также на сотрудников жандармской полиции. В среднем на одного жандарма приходилось 10–15 верст пути, и он обязан был владеть обстановкой на своем участке.

Жандармам вменялись в обязанность борьба с забастовками, оказание содействия при транспортировке ценностей, помощь военному ведомству при перевозках военнослужащих, содействие «чинам таможенным и корпуса пограничной стражи, судебного ведомства, сыскных и охранных отделений, Министерства путей сообщения»²¹. Перечень различных обязанностей, возлагавшихся на унтер-офицера, предусматривал действия более чем в 500 различных ситуациях: от надзора за проститутками до наблюдения за иностранными разведчиками²².

После февральского переворота 1917 г. Временное правительство 4 марта 1917 г. приняло решение об упразднении железнодорожной полиции²³.

¹ Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ). Собр. 2. СПб., 1861. Т. 36. Отд. 2. № 37289.

² Там же.

³ См.: Там же.

⁴ См.: Железная дорога Беларуси: История и современность / Под общ. ред. В.Г. Рахманько. Мн., 2001. С. 31.

⁵ См.: ПСЗРИ. Собр. 2. СПб., 1869. Т. 38. Отд. 2. № 40429.

⁶ См.: Национальный исторический архив Республики Беларусь (НИА РБ). Ф. 3365. Оп. 1. Д. 1. Л. 1, 46.

⁷ См.: Там же. Ф. 3365. Оп. 1. Д. 2. Л. 32.

⁸ См.: Там же. Ф. 1217. Оп. 1. Д. 1. Л. 5–6.

⁹ См.: Там же. Д. 12. Л. 15–18.

¹⁰ См.: Литвинов Н.Д., Нурадинов Ш.М. Противодействие терроризму на железных дорогах Российской империи. М., 1999. С. 5.

¹¹ См.: Булыжкин А.В. Некоторые вопросы становления органов внутренних дел на железнодорожном транспорте в России // 80 лет транспортной милиции: История и современность: Материалы науч.-практ. конф. М., 1999. С. 165.

¹² См.: Там же.

¹³ См.: Сизиков М.И., Борисов А.В., Скрипилев А.Е. История полиции России (1718–1917). М., 1992. Вып. 2. С. 33.

¹⁴ См.: Литвинов Н.Д., Нурадинов Ш.М. Указ. пр. С. 8.

¹⁵ См.: Там же. С. 46.

¹⁶ См.: Там же.

¹⁷ На страже магистралей. Очерки истории транспортной милиции России / Под общ. ред. В.В. Захаренкова. М., 2002. С. 24.

¹⁸ См.: НИА РБ. Ф. 1217. Оп. 1. Д. 14. Л. 119, 128.

¹⁹ См.: Сизиков М.И., Борисов А.В., Скрипилев А.Е. Указ. пр. С. 34.

²⁰ См.: Там же. С. 35.

²¹ Нурадинов Ш.М. Из опыта зарождения Российской транспортной милиции после Октябрьского переворота 1917 года // 80 лет транспортной милиции... С. 134.

²² См.: Там же.

²³ См.: Там же.

Поступила в редакцию 10.04.2003.

Александр Иванович Мурашко – аспирант кафедры истории Беларуси нового и новейшего времени. Научный руководитель – доктор исторических наук, профессор В.Ф. Ладусев.