

Розділ III

СТОРИНКИ ВОЄННОЇ ІСТОРІЇ

УДК 908(477)

С.І. Вергун
(м. Київ)

ОРГАНІЗАЦІЯ БЕЗПЕКИ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ У РОКИ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ (НА ПРИКЛАДІ ГУБЕРНСЬКИХ ЦЕНТРІВ ТА МІСТ УКРАЇНИ)

У статті розглянуто функціонування транспортної жандармерії як елементу механізму імперського управління в українських губерніях та містах самодержавної Росії на прикладі діяльності ЖПУЗ по організації безпеки на залізницях у роки Першої світової війни та співпрацю з іншими адміністративними інституціями влади

Ключові слова: транспортна жандармерія на залізницях, жандармсько-поліцейні управління залізниць, губернські центри, безпека, мобілізаційні заходи, біженці, шпигуни, агентура, Перша світова війна.

У роки Першої війни, залізничний транспорт вважався стратегічно важливим і потребував особливої уваги з боку правоохоронних інститутів — транспортної жандармерії, оскільки українські губернії фактично межували з театром бойових дій і мали чи не найбільшу мережу залізничних сполучень. Транспортна жандармерія на залізницях фактично виступала дієвим інструментом в організації безпеки пересування потягів військових і цивільних по території українських губерній. Важливе місце у її діяльності посідав контроль за безперервним функціонуванням важливих центрів залізничного сполучення та вузлових станцій воєнного стратегічного значення, якими були губернські центри та великі міста фронтової, прифронтової та тилової зон українських губерній Російської імперії, з'єднаних мережею залізниць.

Вивчення та узагальнення досвіду функціонування інститутів, що забезпечували механізм управління українськими містами та важливими стратегічними об'єктами в умовах війни на сучасному етапі розвитку суспільно-політичної ситуації в Україні в рамках проведення АТО та протистоянні військовому втручанні з боку Російської Федерації на Донбасі є актуальним та науково значимим.

Наукова новизна нашого дослідження полягає у спробі аналізу діяльності жандармських поліцейських управлінь залізниць в умовах Першої світової війни як ефективного елемента в механізмі імперського управління в українських губерніях та містах.

Діяльність транспортної жандармерії, як окремого воєнізованого поліцейського управління у Російській імперії, у роки Першої світової війни представлено у роботах таких дослідників, як: Гончарова Ю., Єрошкін Н., Піотровський В., Прокопов Ю., Перегудова З., Рибніков С., Хахлюк А.¹

Протягом усього часу функціонування інституту транспортної жандармерії в українських губерніях Російської імперії, а особливо у періоди військових конфліктів, коли зростала небезпека диверсій та терактів, начальники ЖПУЗ вели активне листування з губернаторами, в якому обговорювалися головні питання організації безпеки у найбільших містах губерній, на залізницях, важливих вузлових залізничних станціях.

У тогочасних умовах війни губернські центри та великі міста фронтової, прифронтової та тилової зон посідали важливе стратегічне значення при постачанні боєприпасів, провіанту, особового складу військових частин з тилу на фронт залізницею та при забезпеченні евакуації поранених, важливих установ і підприємств, перевезенні біженців.

У цей період інститути транспортної жандармерії — жандармсько-поліцейні управління залізниць забезпечували:

- 1) нагляд та контроль за перевезенням військових вантажів;
- 2) евакуацію військових вантажів, особового складу ОКЖ та їх родин;
- 3) нагляд за перевезенням біженців, забезпечення їхнього розміщення на залізничних станціях;
- 4) організацію мобілізаційних наборів;
- 5) стеження у залізничних районах за підозрюваними у шпигунстві особами та за іноземними філерами.

Територіально найближчими до театру бойових дій були українські губернії Російської імперії, то лівова частка організаційних питань, пов'язаних з терміновим вирішенням військових проблем припадала саме на них.

Варто також зазначити, що серед галузей російської економіки — залізниці були найбільш централізованими і одержавленими. Протяжність залізниць українських губерній (Південна, Катерининська, Південно–Західна, Північно–Донецька, Московсько–Кієво–Воронезька, Ліваво–Роменська) у 1915 р. складала 12 тис. км. Як зазначає український дослідник А. Хахлюк у роки війни залізниці обслуговували близько 200 тис. робітників і службовців, правоохоронну діяльність в українських губерніях реалізовували 5 жандармсько-поліцейських управлінь залізниць (Київське, Кременчуцьке, Харківське, Одеське, Катеринославське) та підпорядковані їм відділення. Саме ці міста стали центрами прийому евакуйованих людей, майна установ, підприємств та біженців.

Вже за рік після початку війни, значно зросли масштаби евакуації з фронтних та прифронтових зон осіб та їхнього майна (незважаючи на встановлену норму — не більше 2-х пудів на особу, хоча люди забирали з собою,

навіть, худобу). Враховуючи той факт, що евакуація в більшій мірі проводилася залізницями, величезний потік людей став однією з основних причин порушення їхнього належного функціонування. Це спонукало російську владу вжити заходи щодо регулювання та нормалізації ситуації, що склалася на залізницях, видавши відповідні нормативно-правові акти (від 8 та 20 червня 1915 р.), за якими обов'язковій евакуації підлягали:

1) усі чоловіки віком від 17 до 45 років (із них мали формуватись робітничі загоны за межами 100-верстної смуги);

2) уся худоба і коні;

3) особливо важливі машини, які можливо вивезти, найважливіші частини останніх (щоб зробити їхню роботу неможливою), всі мідні предмети й вироби, а також запаси міді та свинцю з фабрик, заводів, складів;

4) медикаменти (аптечні й перев'язочні), запаси шкіри, тканин, які б можна було використати для потреб військового особового складу;

5) установи казначейства, каси урядових, громадських закладів, повітових управлінь, найбільш цінні предмети історичного значення та мистецтва, всі-важливі документи.

6) усі губернські установи з особовим складом та документацією, яка необхідною для поточного діловодства².

Залізницями підвідомчими ЖПУЗ перевозились вантажі двох категорій: а) вантажі військового призначення (артилерійські вантажі, продовольство, коні, фураж, нафтопродукти, паливо-мастильні матеріали); б) приватні вантажі гуманітарної допомоги (речі першої необхідності), організовані уповноваженими державних установ та громадських організацій.

На військовослужбовців Київського, Кременчуцького, Одеського, Катеринославського та Харківського ЖПУЗ покладалася відповідальність за безперебійне функціонування залізниць, що передбачало контроль: за вчасним відправленням потягів, дотриманням порядку на залізничних станціях та вокзалах, цілісністю евакуйованого майна. Так, під час перебування потягу на станції військово-службовці транспортної жандармерії мали не тільки охороняти вагони з вантажем, а й повинні були бути присутніми під час розвантаження та завантаження вагонів. У наказі начальника Київського жандармського поліцейного управління залізниць по Фастівському відділенні від 24 липня 1915 р., зокрема, зазначалось: «Сообщаю для сведения точного неуклонного исполнения унтер-офицерам Отделения, что по распоряжению Начальника Военных Сообщений в целях устранения бесполезного простоя вагонов на станциях с грузом эвакуированного с Галиции в ожидании проверки такового устанавливается следующий порядок: 1) по прибытии вагонов на станцию назначения производится разгрузка такового в присутствии унтер-офицера, Начальника станции или особого агента по назначению Управления дорог, и не иначе как при двух понятиях. 2) грузы эти перевешиваются или же если это будет допустимо то счетом мест. Затем выгруженный груз складывается в особый пакгауз и поступает под охрану дороги при особом наблюдении унтер-офицера. 3) грузы сомнительного происхождения способом приобретения должны охраняться отдельно от других грузов но

обязательно в закрытых помещениях под особой стражей наблюдения жандармского унтер-офицера в претъ до особого распоряжения. 4) грузы воинские прибывшие по документам принадлежащие частям или учреждениям по установлению с точностью и несомненностью их принадлежности означенным частям подлежат по требованию немедленной выдаче...»³.

Разом з тим, військовослужбовці ЖПУЗ мали не тільки здійснювати контроль і нагляд за позачерговим та якнайшвидшим перевезенням залізницею вантажів першої категорії, а й вживати заходів щодо забезпечення таємниці воєнних перевезень та протидії агентурі противника у фронтовій та прифронтовій зонах. Тому у циркулярах ОКЖ по ЖПУЗ від військовослужбовців підрозділів транспортної жандармерії на залізницях вимагалось «сохранения в тайне наименования и места назначения военных грузов, предупреждения несчастных случаев при перевозке, охраны от злоумышленных посягательств на эти грузы со стороны вражеских агентов»⁴.

Стратегічно важливого значення в умовах воєнного часу набуло питання забезпечення дотримання правил протипожежної безпеки на залізницях при перевезеннях вантажів воєнного призначення. Зазвичай, потяги з такими вантажами формувалися, відправлялися та зупинялися на вузлових станціях у м. Харкові, Києві, Одесі, Катеринославі, Кременчуці. Часто саме на цих станціях відбувалося доукомплектування вагонів боєприпасами, порохом, тощо (часто легкозаймистими та вогнебезпечними вантажами). Тому на начальників залізничних станцій, військовослужбовців ЖПУЗ покладался суворий контроль за дотриманням правил пожежної безпеки. Так, у таємному наказі № 16 «О тщательной охране вагонов с воинским, а в особенности с артиллерийским грузом на Юго-Западной железной дороге» від 20 липня 1914 р. зазначалось: «Начальник Управления Военных Сообщений извещает, что в июне месяце сего года на одной из больших железнодорожных станций было своевременно замечено и предотвращено злоумышленное покушение на поджог вагона с артиллерийским грузом при помощи подсыпки в буксы песку... В виду вышеизложенного, предлагаю чтобы при погрузке вагонов воинскими а в особенности артиллерийскими грузами и при следовании их в пути, кондукторские бригады, смазчики и осмотрщики вагонов принимали все возможные меры к надлежащей их охране... Г.г. Начальники отделений и Контролеры Службы движения и Тяги должны строго наблюдать за исполнением настоящего распоряжения»⁵.

Ще одним функціональним повноваженням військовослужбовців ЖПУЗ українських губерній, що опинялись у фронтовій зоні, було забезпечення організації евакуації особового складу ОКЖ та членів їхніх родин. З цією метою, як свідчать виявлені нами архівні дані, в жандармських поліцейних управліннях залізниць українських губерній складалися спеціальні списки сімей жандармів залізничних відділень, у яких вказувалося кількість членів родини (жінка, діти, брати, сестри, батьки, прислуга), місце переселення залізничними та сухопутними шляхами та кількість вантажу⁶.

Евакуація проводилася згідно «Правил перевозки служащих и их семей» які були затверджені відповідно до «Положения о вывозе за счет казны по военным

обстоятельствам, государственного имущества, правительственных учреждений, служащих и их семейств» (від 17 липня 1914 р.), в якому вказувалося що першочергове право на евакуацію у вагонах та каютах I класу мають «... генералы, адмиралы, гражданские чиновники занимающие должности IV класса и выше, или имеющие чин действительного статского советника и выше, начальники отдельных гостей и управлений всех ведомств независимо от чина...» у вагонах II класу: «штаб и обер-офицеры и гражданские чиновники, занимающие штатные и класные должности от V до XIV включительно а равно священнослужителя» нижчі чини евакуювалися за державний рахунок у вагонах III класу. В залежності від займаної посади держава виплачувала допомогу на дорогу від 125 до 25 рублів — до 3000 верст, від 250 до 50 рублів — до 6000 верст, від 375 до 75 рублів — більше 6000 верст⁷.

Для кращої організації безпеки на залізницях в умовах війни, керівництво транспортної жандармерії подало уряду свої пропозиції щодо поліпшення кількісного складу підрозділів ЖПУЗ, їхнього фінансового забезпечення. Так, начальник Одеського ЖПУЗ підготовував доповідні записку керівництву ОКЖ, в якій зокрема, вказувалося: «Признавая, что для обслуживания района управления в военно-полицейском отношении в военное время, вышеуказанного числа офицеров и унтер-офицеров недостаточно, не обходимо увеличить штат управления по расчету, чтобы на каждые 5 верст пути приходилось по 1 унтер-офицеру, кроме того необходимо увеличить число унтер-офицеров на более важных, так же на узловых станциях... Усиление штата управления произвести назначением из частей войск не достающее число 17 офицеров и зачислением на службу в управление железнодорожных стражников, как испытанных и отчасти ознакомленных со службой жандармских унтер-офицеров на железных дорогах, а также переводом на службу в управление лучших, хорошо грамотных ефрейторов и унтер-офицеров действительной службы. Кроме того, для усиления наблюдения в 15 верстной полосе по обе стороны пути, подчинить конную полицейскую стражу, прилегающих губерний жандармскому управлению... Содержание офицеров, назначенных из частей войск прировнять к содержанию, полученному помощниками начальников отделений»⁸.

Ще однією нагальною проблемою губернських центрів та великих міст стала проблема біженців, які здебільшого переміщались до тилкових губерній. Як зауважує сучасна українська дослідниця Л. Жванко в українських губерніях одним з найбільших центрів прийому біженців в Російській імперії стали міста Харків та Катеринослав, у яких станом на 1918 р. зосереджувалося 1 млн 400 тис. біженців⁹.

Починаючи з липня 1915 р. проблема біженців набула загальнодержавного характеру і потребувала дієвих заходів щодо її вирішення. Так, «Законом про забезпечення потреб біженців» від 30 серпня 1915 р. з державної скарбниці Міністерству внутрішніх справ збільшувались асигнування на задоволення найнеобхідніших потреб біженців до 25 мільйонів рублів на поточний рік: «в связи с беззамедлительным удовлетворением настоятельных нужд беженцев и скорейшего устройства дел по обеспечению их участия с отнесением сего расхода на

чрезвычайные по гражданским ведомствам кредиты на потребности военного времени»¹⁰. Фактично, закон 30 серпня 1915 р. офіційно оголошував опіку над біженцями обов'язком держави і визначив напрям дій імперського уряду з цього питання аж до жовтня 1917 р.

Перебіг воєнних дій, наступи та відступи російських військ мали своїм наслідком зосередження на залізничних станціях значної кількості біженців з територій, тимчасово окупованих ворогом та прифронтових зон, що у свою чергу ускладнювало діяльність працівників залізниці, службовців залізничних станцій, підрозділів транспортної жандармерії, зокрема ЖПУЗ в українських губерніях.

Небувалий в історії воєн розмах масового неорганізованого руху мирних жителів з окупованих і прифронтових районів імперії, викликаний відступом російських військ на всьому західному фронті навесні 1915 р., вимагав зміни у діяльність транспортної жандармерії, зокрема ЖПУЗ, що діяли в українських губерніях. За таких обставин, вимагаючи посилення пильності військовослужбовців транспортної жандармерії та з метою вжиття ними необхідних заходів для врегулювання ситуації з біженцями, кількість яких постійно зростала, Штаб ОКЖ у своєму циркулярі. № 12490 від 13 серпня 1915 р., вимагав від начальників ЖПУЗ «усилить пункты узловых станций вверенных начальникам железнодорожной полиции, а чинам корпуса, находящимся в настоящее время на этих пунктах, усилить свою деятельность, приходя на помощь обращающимся за содействием». Так, у цей період жандарми ЖПУЗ надавали необхідну допомогу в організації перевезення біженців, їх розміщення на залізничних станціях; забезпечували надійну охорону пунктів їхнього харчування та контролювали належну організацію своєчасного забезпечення біженців продовольчим пайком й окропом під час їхнього перевезення підвідомчими залізницями.

Функції контролю на станціях здійснювали унтер-офіцери та офіцери жандармських поліцейних управлінь залізниці та підпорядкованим їм відділень. Військовослужбовці ЖПУЗ мали забезпечувати організацію перевезень біженців, вирішувати питання організації їхнього харчування та розміщення на залізничних станціях.

З осені 1915 р., біженці під час переселення користувалися лише залізничним транспортом, причиною цього було запровадження 1 вересня 1915 р. урядом Російської імперії для біженців з фронтової та прифронтової зони спеціального залізничного пільгового тарифу № 117, затвердженого «Загальним тарифним з'їздом»¹¹.

Після прийняття нового тарифу, на військовослужбовців транспортної жандармерії було покладено функцію контролю над дотриманням використання спеціальних тарифних умов пасажирами потягів, до нових повноважень входили видача та перевірка документів, що підтверджували особу та статус біженця.

Варто зазначити, після прибуття біженців на місця переселення, вони отримували державну допомогу та працевлаштування.

Та попри усі кроки влади, що були спрямовані на стабілізацію ситуації, величезні потоки людей часто створювали хаос на залізничних станціях,

порушуючи графіки руху потягів. Так, за свідченням начальника Дніпровського відділення жандармського поліцейського управління Московсько-Київської залізниці: «... з 23 серпня 1915 р. з Києва розпочався тривалий панічний від'їзд жителів та відправка багажу: «Вокзал станції Київ-I, перони й поїзди буквально заповнені пасажирами, речами, дітьми і багажем... Всі поїзди запізнюються... З 30 серпня 1915 р. на станції Київ-II встановлено платформи для відправлення вантажів»¹². Тому унтер-офіцерів ЖПУЗ зобов'язали також забезпечити організацію порядку на залізничних станціях, вокзалах та перонах й контролювати порядок організації пасажиропотоків.

Міста, залізничні станції, вокзали, які часто були місцем зосередження значної кількості військовослужбовців, що направлялись залізничним транспортом на фронт або повертались з фронту, також слугували центрами діяльності підрозділів тилового забезпечення армійських частин ставали й осередками незаконного продажу військовими обмундирування, передачі воєнного інвентарю стороннім особам. Жандармів ЖПУЗ також зобов'язували здійснювати заходи по боротьбі з випадками таких незаконних спекуляцій¹³.

Губернські міста та важливі залізничні станції часто були центрами здійснення державними інституціями та посадовими особами мобілізаційних заходів. Тому військовослужбовці транспортної жандармерії також мали сприяти проведенню мобілізаційних заходів. Про це свідчить, виявлене нами призивне сповіщення, за яким унтер-офіцер відповідного відділення ЖПУЗ був зобов'язаний проконтролювати, щоб начальник залізничної станції «... выдал служебный билет или свидетельство на бесплатный проезд военнотружашему, следующему по мобилизации... Если командированный отстанет от партии, то настоящая повестка повестка служит доказательством, что он включен в передаточный лист командированной партии и предъявляется коменданту станции или станционному жандарму для сделанья на ней подлежащего удостоверения, которое служит для бесплатного проезда отставшего с багажом...»¹⁴.

При організації відправлення мобілізованих на фронт залізницею жандарми ЖПУЗ мали забезпечувати порядок на залізничних станціях та вокзалах, запобігали продажу алкоголю мобілізованим військовослужбовцям.

Цікавим фактом у діяльності Київського ЖПУЗ у період Першої світової війни стало залучення військовослужбовців транспортної жандармерії до передачі конфіскованої за наказом начальника штаба КВО лікєро-горілчаної та винної продукції для поранених вояків, що перебували на лікуванні у Київському воєнному госпіталі. Так, начальник Київського ЖПУЗ полковник Левандовський у своєму рапорті від 16 березня 1915 р. повідомляв начальнику Штабу Київського воєнного округу на території воєнних дій: «В район вверенного мне управления конфискованы согласно обязательного постановления Главного Начальника Киевского воєнного округа и находятся на хранении следующие спиртные напитки: на ст. Киев — 14 бутылок русского коньяку. На ст. Ровно — 24 бутылки крымского столового вина, 6 бутылок портвейна Шустова, 8 бутылок рома, 3 бутылки бессарабского вина и 51 бутылка виноградного вина. На ст. Винница — 1 бочонок бессарабского вина, весом 1 пуд 2 фунта, 3 бутылки

коньяку, 3 бутылки и одна полубутылка виноградного вина... Прошу указания, куда следует сдать хранящиеся спиртные напитки...¹⁵. У відповідь на вказаний рапорт начальник Штабу КВО видав наказ, за яким начальника Київського ЖПУЗ полковника Левандовського було зобов'язано «Конфискованные на станциях, упомянутых в сношении № 1793 крепкие напитки, по приказанию Главного Начальника округа, прошу направить в Киевский военный госпиталь для раненых и больных...»¹⁶.

Війна це не тільки бойові дії армійських частин, а й боротьба розвідок. Особливо цінною для супротивника є інформація про чисельність військ, їхнє розташування та дислокацію, озброєння. Найефективніше та найшвидше таку інформацію можна здобути організувавши шпигунську діяльність на важливих залізничних вузлах, станціях. Тому одним із обов'язкових повноважень військово-службовців ЖПУЗ щодо організації безпеки на вокзалах та залізничних станціях міст Російської імперії й було виявлення у залізничних районах осіб підозрюваних у шпигунстві, іноземних філерів. Для ефективної діяльності у цьому напрямків підрозділи транспортної жандармерії потребували відповідних розпоряджень та розширення своїх повноважень. Відповідними циркулярами та інструкціями регламентувались обов'язки та дії чинів транспортної жандармерії при затримці шпигунів та осіб, підозрюваних у шпигунстві: «... на начальников уездных губернских областных и городских жандармских управлений, на начальников жандармских управлений, а также на начальников жандармских полицейских управлений железных дорог на исправников и начальников уездов возлагаются обязанности с соблюдением правил положения о мерах к охранению государственного порядка и общественного спокойствия задерживать лиц подозреваемых шпионстве и доносить о сем не только своему непосредственному начальству но и в штаб округа или порта и по требованию последних возбуждать перед министром Внутренних Дел ходатайства о высылке означенных лиц из пределов подчиненных им районов»¹⁷.

Якщо жандарм ЖПУЗ виявляв підозрюваного у шпигунстві особу, він зобов'язаний був продовжити стеження та повідомити про неї контррозвідку. У разі встановлення жандармом ЖПУЗ факту військового шпигунства, він залежно від обставин мав затримати та обшукати підозрюваного.

За доручення жандарма, під час руху потягу стеження могло бути передано головному кондуктору, а на зупинках — станційному жандарму, якщо ж об'єкт був більш значимим, для стеження закріплювався жандармський унтер-офіцер, який зобов'язувався стежити за ним до пункту призначення, про їх прибуття повідомлялося місцевим поліційним органам. При спостереженні за підозрюваним іноземцем жандарм мав обов'язково спеціальним шифром телеграфувати губернатору, поліційним чинам і начальникам штабів військових округів¹⁸.

З метою запобігання воєнного шпигунства, згідно наказів Штабу ОКЖ, керівництво ЖПУЗ, що адміністративно розташовувались у найбільших містах українських губерній, мало організувати у підзвітному районі дій таємний агентурний нагляд. У діловому листуванні департаменту поліції на адресу Київського ЖПУЗ подавалась інформація про діючі шпигунські шифри:

а — 7; б — √; в — ∇; г — □; д — ◇; е — L; ж — ^; з — Δ; и — □;
 к — ◇; л — 7; м — <; н — △; о — □; п — ◇; р — 7; с — >;
 т — ▷; у — □; ф — ◇; х — ϕ; ц — ϕ; ч — ϕ; ш — □; щ — ◇;
 ю — †; я — Φ; ы — √¹⁹; короткі відомості про підозрюваних осіб у шпигунській діяльності: «... Федоренко: рост 2 аршина, 7,5 вершки, лице смуглоє, глаза карые, волосы, брови, усы, темно-русые, нос умеренный. Особая примета: на носу шрам²⁰».

Для ефективної роботи у напрямку боротьби з шпигунством, кожне ЖПУЗ мало штат таємних агентів, які збирали матеріали про політичну благонадійність осіб, суспільні настрої, організацію ймовірних злочинів, підозрюваних у шпигунстві осіб та іноземних агентів, тощо й передавали його начальникам жандармських поліцейних залізничних відділень та управлінь. Так, затверджене Департаментом поліції, «Положення 1910 р.», підтверджувало обов'язок начальників ЖПУЗ у підконтрольних районах залізниць мати необхідний штат агентури. 16 червня 1912 р. Департамент поліції видав циркуляр № 102691, яким визначав агентурний нагляд, як одну з основних функцій транспортної жандармерії та вимагав від начальників ЖПУЗ мати у своєму розпорядженні на великих залізничних станціях (зазвичай, часто це були великі губернські міста) штат постійних агентів, які безпосередньо брали б активну участь в діяльності революційних партійних осередків. Інформація та діяльність останніх мала виключне значення для організації контролю за намірами та планами найбільш радикально налаштованих членів таємних організацій, осередки яких в основному діяли у найбільших містах — важливих промислових центрах. Крім штату постійних агентів, начальників ЖПУЗ зобов'язували також мати на менш важливих залізничних станціях і штат додаткових агентів. Циркуляр вимагав ретельної перевірки начальником відділення інформації, поданої агентами, яку б можливо було передавати до ЖПУЗ, де після ще однієї перевірки передавати до Департаменту поліції. І у подальші роки організації співпраці ЖПУЗ з агентурою перебувала у полі постійного контролю з боку Департаменту поліції. У своїх циркулярах та інструкціях («Инструкция по организации и ведению внутреннего наблюдения в жандармских и розыскных учреждениях») Департамент поліції, регламентував діяльність інституту таємної агентури, розробляв механізми та рекомендував можливі способи по покращенню ефективності в діяльності таємних і додаткових агентів. Зокрема, у таємному циркулярі № 190791 від 16 грудня 1914 р. вказувалось, що агенти-члени революційних організацій зобов'язані були робити все можливе для недопущення поширення повстань та об'єднання революційних організацій, особливо більшовиків з меншовиками²¹. Так, у листі ад'ютанта Вінницького жандармського поліцейного відділення фон Циглера повідомляється про затримання підозрюваного у шпигунстві громадянина США: «... при стоянке поезда № 7, на ст. Винница, унтер-офицером Слюсаренко был замечен в вагоне II класса пассажир, снимавший ручным аппаратом пассажирские здания; по краткой стоянке поезда Слюсаренко

поместился в поезд, задержал заподозренного в шпионстве, доставил на ст. Жмеринка, где начальником отделения, ротмистром Новицким был произведен обыск. Оказался он гражданин Северо-Американских штатов Ройден Ротермель...»²².

Разом з тим, керівництво МВС та Воєнного міністерства у своїх звітах Верховному Головнокомандуючому, звертало увагу, що начальники ЖПУЗ незавжди можуть належним чином організувати діяльність своїх підлеглих, пов'язану з виявом та боротьбою зі шпіонажем, пояснюючи таку ситуацію відсутністю кваліфікованих спеціалістів необхідної професійної підготовки та освіти, відповідного досвіду у військовослужбовців ЖПУЗ.

Отже, самодержавний механізм імперського управління в найбільших українських містах, які були політичними, адміністративними і культурними центрами та важливими залізничними вузловими станціями, в системі влади в українських губерніях Російської імперії включав одну із складових елементів — транспортну жандармерію, як інститут, що забезпечував, на рівні з поліцією та ОКЖ, реалізацію правоохоронних повноважень через систему ЖПУЗ з підпорядкованими їм відділеннями роль яких значно зросла в умовах Першої світової війни в організації безпеки та забезпеченні безперебійного функціонування стратегічно важливих шляхів сполучень, якими виступали найбільші залізниці українських губерній, що опинилися у фронтовій, прифронтовій зонах або слугували тилом наступаючій або відступаючій російській армії.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

¹ Гончарова Ю. Жандармские полицейские управления железных дорог: Дисс., 1867–1917 гг.: дис. канд. юрид. Наук. — М., 2000. — 239 с.; Ерошкин Н. Очерки истории государственных учреждений дореволюционной России / Н. Ерошкин. — М.: Высшая школа, 1960. — 368 с.; Пиотровский В. Полиция Российской Империи / В. Пиотровский, В. Кудрявцев, Р. Очкур. — СПб.: Астрель-СПб., 2005. — 280 с.; Прокопов Ю. — Мир Экономики и права / Ю. Прокопов, О. Харченко // К вопросу о реформации организационной структуры органов внутренних дел Российской Федерации. — № 2 — СПб.: 2010. — С. 35–36, 33–48; Перегудова З. Политический сыск России 1880–1917 / З. Перегудова. — М.: Росспэн, 2013 — 515 с.; Рыбников В. История правоохранительных органов Отечества / В. Рыбников, Г. Алексушин. — М.: «Щит-М», 2007. — 295 с.; Хахлюк А. Залізничний комплекс України в роки Першої світової та громадянської воєн // А. Хахлюк / Історія нар. госп-ва та екон. думки України. — 2005. — Вип. 37–38. — С. 96.

² Державний архів Харківської області, ф. 227, оп. 1, спр. 8601, арк 7.

³ Центральний Державний історичний архів України, м. Київ (ЦДАК України), ф. 285, оп. 1, спр. 874, арк. 455.

⁴ Там само, оп. 1, спр. 874, арк. 456.

⁵ Там само, оп. 1, спр. 34, арк. 79.

⁶ Там само, ф. 278 оп. 1, спр. 28, арк. 250.

⁷ Там само, арк. 405.

⁸ Там само, арк. 312.

⁹ Жванко Л. Політика Української Держави щодо соціального захисту біженців Першої Світової війни (квітень–грудень 1918 р.) / Л. Жванко, Ю. Стрілець // Сторінки історії : збірник наукових праць. — 2012. — Вип. 34. — С. 54–65.

¹⁰ Жванко Л. Біженство Першої світової війни в Україні. Документи і матеріали (1914–1918 рр.) / Л. Жванко — Харків «ХНАМГ», 2010. — 359 с.

¹¹ Там само. — С. 192.

¹² Клициньський П. Примусова евакуація населення і майна з прифронтових губерній правобережної України у червні-жовтні 1915 р. / П. Клициньський // Проблеми історії України XIX — початку XX ст. — К.: Ін-т історії України НАН України, 2009. — Вип. 16. — С. 151–157.

¹³ Гончарова Ю. Вказ. праця. — С. 167.

¹⁴ ЦДАК України, ф.278, оп. 1, спр. 28, арк. 195.

¹⁵ Там само, оп. 1, спр. 326, арк. 2.

¹⁶ Там само, оп. 1, спр. 326, арк. 2.

¹⁷ Там само, оп. 1, спр. 221, арк. 6.

¹⁸ Гончарова Ю. Вказ. праця. — С. 172.

¹⁹ ЦДАК України, ф. 385, оп. 1, спр. 1733, арк. 245.

²⁰ Там само, ф. 278, оп. 1, спр. 89, арк. 1.

²¹ Керенский А. Тайны истории / А. Керенский // Россия на историческом повороте. — М.: Терра, 1996. — С. 122.

²² ЦДАК України, ф. 278, оп. 2, спр. 28, арк. 1.

Стаття надійшла до редколегії 12.11.2014 р.

ОРГАНИЗАЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ (НА ПРИМЕРЕ ГУБЕРНСКИХ ЦЕНТРОВ И ГОРОДОВ УКРАИНЫ)

В статье рассматривается функционирование транспортной жандармерии как элемента имперского механизма управления в украинских губерниях и городах самодержавной России на примере обеспечения жандармско-полицейскими управлениями железных дорог безопасности на железных дорогах в годы Первой мировой войны и сотрудничество с другими административными институтами власти.

Ключевые слова: транспортная жандармерия на ж.д., жандармско-полицейские управления железных дорог, губернские центры, безопасность, мобилизационные мероприятия, беженцы, шпионы, агентура, Первая мировая война.

ORGANIZATION OF SAFE RAILWAYS DURING THE FIRST WORLD WAR (THE CASE OF THE PROVINCIAL CENTERS AND TOWNS OF UKRAINE)

This article deals with function of transport gendarmerie as element of empire ruler mechanism in Ukrainian guberniyas and cities of sovereign Russia using the example of safe securing of railways during the First World War and their collaboration with others rule institutions.

Keywords: transport gendarmerie, guberniya's centers, safety, mibilization, spiones, refugees, the First World War.