

С.І.ВЕРГУН *

ТРАНСПОРТНА ЖАНДАРМЕРІЯ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ У СИСТЕМІ ОКРЕМОГО КОРПУСУ ЖАНДАРМІВ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ: ЕТАПИ РОЗВИТКУ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ

Розкриваються етапи становлення інституту транспортної жандармерії залізниць у підросійській Україні, проаналізовано історіографічний доробок із цієї проблематики. Визначено роки створення на території України жандармських поліцейських управлінь залізниць та їх структурних підрозділів. Простежується зміна повноважень цих інституцій. Визначено, що на момент ліквідації окремого корпусу жандармів жандармські поліцейські управління залізниць мали найбільш чисельний особовий склад.

Ключові слова: *окремий корпус жандармів, залізничний транспорт, жандармські поліцейські управління залізниць.*

Виникнення залізничного транспорту ознаменувало початок нової епохи у соціально-економічній, військово-стратегічній та інших галузях. Велика концентрація людей і капіталів вимагала посилення заходів безпеки на залізницях та прилеглий території. На магістралях Наддніпрянської України питаннями безпеки займалася спеціально створена інституція – транспортна жандармерія залізниць.

Перші дослідження з питань становлення й діяльності інститутів жандармсько-поліцейської системи з'явилися ще в дорадянський період розвитку історіографії. Здебільшого це були праці посадових осіб, у тому числі Є.Анучина, С.Адріанова, І.Висоцького, М.Каханова, А.Лопухіна, Н.Макона, К.Палена, О.Федорова, І.Тарасова, Л.Тимофеева, І.Снегірьова, І.Юдіна¹. Майже всі на працювання авторів до 1917 р. мали офіційний характер або були присвячені періоду становлення адміністративно-поліцейської системи. Навіть у виданнях

** Вергун Сергій Іванович – аспірант Інституту історії України НАНУ, відділ історії України XIX – початку XX ст.*

E-mail: serhiiverhun@gmail.com

¹ *Анучин Е.Н.* Исторический обзор развития административно-полицейских учреждений в России, с Учреждения о губерниях 1775 г. до последнего времени. – Санкт-Петербург, 1872; Министерство внутренних дел (1802–1902) / Под ред. С.А.Адрианова. – Санкт-Петербург, 1902; *Высоцкий И.П.* Санкт-петербургская полиция и градоначальство. – Санкт-Петербург, 1903; Реформа полиции в трудах статс-секретаря Каханова. – Санкт-Петербург, 1906; *Лопухин А.А.* Из итогов служебного опыта: Настоящее и будущее русской полиции. – Москва, 1907; *Макоп Н.К.* Эволюция полиции за XIX в. – Москва, 1899; *Пален К.К.* Полиция безопасности. – Санкт-Петербург, 1910; Справочная книжка для нижних чинов жандармских полицейских управлений железных дорог / Сост. полковник Фёдоров. – Санкт-Петербург, 1903; *Тарасов И.Т.* Полиция в эпоху реформ. – Санкт-Петербург, 1885; *Тимофеев Л.* Справочная книжка для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог. – Санкт-Петербург, 1895; Обязанности жандармской железнодорожной полиции: по жандармско-полицейской части. – Санкт-Петербург, 1912; Справочная книга для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог: По жандармско-полицейской части: Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции / Сост. старший адъютант штаба отдельного корпуса жандармов подполковник Л.А.Тимофеев. – Санкт-Петербург, 1908; *Снегирёв И.М.* Безопасность и полиция. – Витебск, 1912; *Юдин И.К.* К истории полицейской реформы // Русский архив. – 1913. – №10. – С.579–598.

міністерства внутрішніх справ специфіку роботи політичної поліції висвітлено доволі фрагментарно. Починаючи з 1917 р. завдяки доступу до документів з історії «охранки» у вигляді описів з'явилися перші спроби об'єктивного аналізу діяльності політичної поліції, що знайшло своє відображення у працях таких авторів, як А.Волков, В.Жилінський, М.Осоргін².

Головну увагу в дослідженнях радянських істориків (М.Єрошкін, П.Зайончковський, А.Давидович, Р.Мулукаєв, І.Оржеховський, Л.Тютюнник, А.Ярмиш, К.Федоров, А.Хохлов, Д.Шинджикашвілі, О.Скрипильов, Б.Дубенцов, В.Дякін, М.Анісімов, В.Бурцев, Р.Ганелін, Б.Ніколаєвський) присвячено аналізу системи поліцейських органів Росії в період 1880–1917 рр. у контексті висвітлення питання внутрішньої політики, розкриття місця та ролі політичної поліції в державному механізмі захисту самодержавного ладу³.

Історіографія 1990-х рр. відзначається розширенням проблематики досліджень, присвячених історії та характеристиці жандармсько-поліцейських органів на різних етапах їх становлення. Найбільш вагомими для нас стали праці таких російських та українських істориків-поліцейств: А.Борисова, М.Докучаєва, В.Курицина, М.Мавриної, Р.Нарбутова, З.Перегудової, Ч.Рууда, С.Степанова, М.Сизикова, О.Скрипильова⁴.

² Волков А. Петроградское охранное отделение. – Петроград, 1917; Жилинский В. Организация и жизнь охранного отделения во времена царской власти // Голос минувшего. – 1917. – №9/10; Осоргин М.А. Охранное отделение и его секреты. – Москва, 1917.

³ Очерки истории государственных учреждений дореволюционной России. – Москва, 1960; Зайончковский П.А. Кризис самодержавия на рубеже 70–80 гг. XIX в. – Москва, 1964; Правительственный аппарат самодержавной России в XIX в. – Москва, 1978; Давидович А. Самодержавие в эпоху империализма. – Москва, 1975; Полиция и тюремные учреждения дореволюционной России. – Москва, 1974; История полиции дореволюционной России. – Москва, 1981; Самодержавие против революционной России (1826–1880). – Москва, 1982; Департамент полиции в борьбе с революцией 1905–1907 // Самодержавие и крупный капитал в России в конце XIX – начале XX в. – Москва, 1982; Ярмиш А. Политическая полиция Российской империи (1880–1904 гг.). – Х., 1978; Ярмиш А., Фёдоров К. История полиции дореволюционной России. – Ростов-на-Дону, 1976; Карательный аппарат царизма в борьбе с революцией 1905–1907 гг. – Москва, 1975; Шинджикашвили Д.И. Сыская полиция в царской России в эпоху империализма. – Омск, 1973; Его же. Министерство внутренних дел царской России в период империализма. – Омск, 1974; Шелкопляс В.А. Полицейская реформа в России в 60-х гг. XIX в. – Минск, 1981; Скрипильов А.Е. Реорганизация управления полицией в начале 80-х гг. XIX ст. // Государственный строй и политико-правовые идеи России второй половины XIX ст. – Воронеж, 1987; Дубенцов Б.Б. Высшее чиновничество в России в конце XIX – начале XX в. // Крупные аграрии и промышленная буржуазия России и Германии. – Москва, 1988; Дякин В.С. Буржуазия, дворянство и царизм в 1911–1914 гг.: Разложение третьеиюньской системы. – Ленинград, 1988; Анісімов Н.Н. Борьба большевиков против политической тайной полиции самодержавия (1903–1917). – Свердловск, 1989; Бурцев В.Л. В погоне за провокаторами. // Протоколы сионских мудрецов – доказанный подлог. – Москва, 1991; Ганелін Р.Ш. Російське самодержав'я в 1905 г.: реформи та революція. – Санкт-Петербург, 1991; Николаєвський Б.И. История одного предателя: террористы и политическая полиция. – Москва, 1991.

⁴ Полиция и милиция России: страницы истории / А.Борисов, А.Дугин, А.Малыгин и др. – Москва, 1995; Докучаев М.С. Москва. Кремль. Охрана. – Москва, 1995; История полиции России: Краткий очерк и основные документы / Под ред. В.М.Курицына. – Москва, 1998; Маврина М.Н. Некоторые аспекты из истории подготовки и воспитания кадров полиции в дореволюционной России // МВД России 2000 лет: Мат. междунар. науч.-практ. конф. – Санкт-Петербург, 1998; Нарбутов Р.В. Полиция Российской империи (1862–1917 гг.): Историко-правовой аспект: Дисс. ... канд. юрид. наук. – Москва, 1992; Перегудова З.И. Политический сыск России, 1880–1917. – Москва, 2013; Рууд Ч.А., Степанов С.А. Фонтанка, 16: Политический сыск при царях. – Москва, 1993; Сизиков М.И., Борисов А.В., Скрипильов А.Е. История полиции России (1718–1917 гг.). – Москва, 1992.

Сучасна історіографія характеризується спробою комплексного аналізу на основі альтернативного бачення історії жандармсько-поліцейської системи Росії другої половини XIX – початку XX ст. Важливими у цьому контексті стали студії Е.Щербакової, В.Дьоміна, В.Ізмозіка, М.Смирнова, А.Колпакіді, Є.Мурова, М.Литвинова, В.Путятіна, О.Мурашка⁵. Окрему групу становлять праці істориків вітчизняної історіографії: енциклопедії, колективні та одноосібні монографії, історичні нариси, наукові праці⁶.

Значну кількість документальних джерел у нашому дослідженні становлять архівні матеріали, присвячені діяльності органів транспортної жандармерії в українських губерніях Росії, а також розпорядження МВС, департаменту поліції та окремого корпусу жандармів (ОКЖ), надіслані в регіони для керівництва. Оригінали та копії документів, що стосуються нашої проблематики, зберігаються у Центральному державному історичному архіві України в м. Київ. Зокрема це справи фондів 278, 280, 281, 283, 285.

1840-ві рр. в Росії характеризувались як розгортанням будівництва мережі шляхів залізничного сполучення, так і породженням цілого ряду таких негативних явищ, як привласнення чиновниками державних коштів, їх нецільове використання, спекуляції, приписки. Відповіддю на ці суспільні виклики стало повеління імператора Миколи I від 15 березня 1844 р. про створення окремого поліцейського управління Санкт-Петербурзько – Московської залізниць⁷. До його обов'язків входив контроль за найманими працівниками на будівництві залізниць, створення належних побутових умов для них, забезпечення в достатній кількості калорійного та якісного харчування, своєчасне надання медичної допомоги, нараховування й виплата підрядником заробітної плати без затримок⁸.

⁵ Агентурная работа политической полиции Российской империи: Сб. док. 1880–1917 / Сост. Е.И.Щербакова. – Москва; Санкт-Петербург, 2006; *Дёмин В.А.* Очерки истории органов внутренних дел Российской государства. – Екатеринбург, 2001; *Измозик В.С.* Жандармы России. – Санкт-Петербург, 2002; *Смирнов М.А.* Политическая полиция и политический терроризм в России (Вторая половина XIX – начало XX вв.). – Кострома, 2006; Энциклопедия секретных служб России / Авт.-сост. А.И.Колпакиди. – Москва, 2003; История государственной охраны России: Собственная его императорского величества охрана: 1881–1917 / Под общ. ред. Е.А.Мурова. – Москва, 2006; Развитие оперативно-розыскной деятельности в борьбе с терроризмом в Российской империи: Документы, воспоминания / Сост. А.В.Литвинов. – Воронеж, 2000; *Путятин В.Д., Кузнецова Т.А.* Об историческом опыте проведения реформ полиции в дореволюционной России (по материалам особой междуведомственной комиссии сенатора А.А.Макарова по преобразованию полиции в Российской империи 1906–1912 гг.) // Вестник Новосибирского государственного университета. – Т.4. – Вып.2. – Новосибирск, 2008. – С.19–25; *Мурашко А.И.* Образование и структура органов жандармской полиции на железных дорогах Беларуси во второй половине XIX – начале XX вв. // Вестник Полоцкого университета: Серия А. – Полоцк, 2012. – С.50–55.

⁶ Антология сыска: от полиции к внешней разведке / Отв. ред. Ю.И.Римаренко, В.И.Купереч. – Вып.1–3. – К., 2006–2009; *Волковинський В., Ніконова І.* Революційний тероризм в Російській імперії і Україна. – К., 2006; *Молчанов В.* Життєвий рівень чиновників правоохоронних установ в Україні у XIX – на початку XX ст. – К., 2006; Політичний тероризм в Україні XIX–XX ст.: Історичні нариси. – К., 2002; *Ануфрієв Н.И., Пиджаренко А.М.* Тайны сыска. – К., 2002; *Чайковський А.С.* Айсберг: з історії органів внутрішніх справ і державної безпеки України. – К., 2013; *Чайковський А.С., Щербак М.Г.* За законом і над законом: з історії адміністративних органів і поліцейсько-жандармської системи в Україні (IX – поч. XX ст.). – К., 1996.

⁷ *Прокопов Ю., Харченко О.* Мир экономики и права // К вопросу о реформации организационной структуры органов внутренних дел Российской Федерации. – Вып.2. – Санкт-Петербург, 2010. – С.35–36.

⁸ *Гончарова Ю.* Жандармские полицейские управления железных дорог: 1867–1917 гг.: Дисс. ... канд. юрид. наук. – Москва, 2000. – С.26.

Отже уряд прагнув створити належну систему правоохоронних органів щодо контролю за діяльністю підприємців-роботодавців. Залучення жандармів до забезпечення правопорядку на залізничному будівництві обумовлювалося тим фактом, що магістралі пролягали по різних губерніях та повітах, доволі віддалено від населених пунктів. Тому екстериторіальні мобільні жандармські команди й ескадрони найбільше підходили, порівняно з територіальними підрозділами поліції, для виконання завдань з охорони правопорядку на залізницях⁹.

Першою великою залізницею на території Наддніпрянської України в 1865 р. стала Одесько-Балтська завдовжки 222,5 верст. Її прокладання пов'язувалося передовсім з економічною доцільністю, адже планувалося включення сільськогосподарських районів України в імперський торговий оборот. Нове залізничне сполучення з'єднувало портову Одесу із зерною Подільською губернією¹⁰.

Виклики суспільно-політичного життя в період реформ 1860–1880-х рр., масштабні перетворення у системі правоохоронних органів (поліцейська 1862 р., судова 1864 р., жандармська графа П.Шувалова 1866–1867 рр. реформи) обумовили й зміни у формах діяльності відповідних органів. Так, 27 липня 1861 р. було затверджено «Положення про поліцейські управління на Санкт-Петербурзько-Варшавській і Московсько-Нижегородській залізницях»¹¹, за яким усі поліцейські управління залізниць, жандармські ескадрони та окремі залізничні команди реорганізовувались у жандармські поліцейські управління залізниць (ЖПУЗ)¹². Їх повноваження передбачали контроль за чітким виконанням підрядниками та найманими працівниками взаємних зобов'язань, забезпечення правопорядку й охорони майна на залізничних станціях, розгляд скарг робітників, підрядників, службовців, пасажирів, мешканців залізничних станцій, забезпечення паспортного контролю¹³. Саме ця дата є початком історії транспортної жандармерії як окремого жандармсько-поліцейського органу у системі правоохоронних інститутів Російської імперії, але котрий перебував ще у віданні міністерства шляхів сполучень, підпорядковуючись безпосередньо цивільним чиновникам – інспекторам відповідних залізниць. А тому «офіцерський склад поліцейських управлінь залізниць шеф жандармів узгоджував із начальником Головного управління шляхів сполучень, тоді як нижчі рангом призначалися безпосередньо штабом корпусу жандармів»¹⁴.

До 1866 р. окрім службовців поліцейського управління залізниць за безпекою на них стежили інспектори експлуатації залізниць та контролю за приватними залізницями, які підпорядковувалися головному інспекторові

⁹ *Мурашко А.И.* Деятельность железнодорожных жандармов по обеспечению государственной безопасности Российской империи // Вестник Воронежского института МВД России. – 2013. – №3. – С.207–213.

¹⁰ Там же.

¹¹ *Гончарова Ю.* Жандармские полицейские управления железных дорог: 1867–1917 гг. – С.26.

¹² Там же. – С.33.

¹³ *Справочная книжка для нижних чинов жандармских полицейских управлений железных дорог / Сост. полковник Фёдоров.* – С.131.

¹⁴ *Гончарова Ю.* Жандармские полицейские управления железных дорог: 1867–1917 гг. – С.34.

міністерства шляхів сполучень. Така різна відомча підлеглисть правоохоронних інституцій ускладнювала роботу як на діючих, так і на залізницях, що будувалися. Вирішити проблему вдалося при реорганізації корпусу жандармів, проведеній особливою комісією графа П.Шувалова, яка у відповідності до схваленої спеціальної програми відновила самостійність усіх жандармських підрозділів, вивівши їх із підпорядкування іншим відомствам та забезпечивши подальшу централізацію у системі жандармерії шляхом утворення жандармських поліцейських управлінь залізниць. За ініціюванням П.Шуваловим указом імператора Олександра II у грудні 1866 р. їх було підпорядковано окремому корпусу жандармів. Кадрове забезпечення, порядок проходження служби, відповідальність жандармів залізниць відтепер залежали безпосередньо від жандармських очільників. Взаємовідносини з адміністрацією залізниць обмежувалися тим, що службовці поліцейських управлінь залізниць були зобов'язані

«виконувати розпорядження міністра шляхів сполучення, звернені до них безпосередньо; виконувати всі законні вимоги інспекції залізниць, що не суперечать їхнім обов'язкам. За неможливості виконання вимог залізничної інспекції жандарми мали про це доповідати своєму керівництву; інспекторам залізниць при виявленні жандармських порушень надавалося право доводити про це до відома шефа жандармів»¹⁵.

Отже з січня 1867 р. шеф жандармів П.Шувалов усі жандармські поліцейські управління залізниць підпорядкував штабу корпусу жандармів, по-суті вилучивши їх із підлеглисті цивільному та безпосередньо підпорядкувавши жандармському відомству Російської імперії. Такі дії фактично завершили створення єдиної централізованої в управлінні вертикалі системи жандармських органів.

Подальшим кроком стало затвердження 16 березня 1867 р. «Порядку заведення жандармського нагляду на будівництвах залізниць», яким передбачалося, що жандармське поліцейське управління залізниць має бути створене на залізничному відрізу у 2 тис. верст, який поділятиметься на 10 дільниць. Контроль над ними мають забезпечувати жандармські поліцейські відділення відповідного управління¹⁶. «Височайшим повелінням» формувався кадровий склад ЖПУЗ: начальник, старші офіцери дільниць (один на кожні 200 верст), унтер-офіцери (на кожну станцію по два, а у центрах губерній – по три). Управління виконували жандармські та поліцейські функції на залізницях: перевіряли «благонадійність» працівників і службовців, здійснювали нагляд за зборами й мітингами, книжковою, газетною торгівлею в районах залізничних станцій¹⁷.

¹⁵ *Мурашко А.И.* Образование и структура органов жандармской полиции на железных дорогах Беларуси... – С.52.

¹⁶ О правах начальников жандармских полицейских управлений железных дорог. 29 сентября 1868 г. // Полное собрание законов Российской империи (далі – ПСЗРИ). – Собр.2-е. – Т.43. – Санкт-Петербург, 1873. – Отд. второе. – С.300. – №46300.

¹⁷ *Шевченко А.С.* Організаційно-правові аспекти створення спеціальних підрозділів органів внутрішніх справ України на транспорті наприкінці 20-х рр. ХХ ст. // *Життя і право.* – 2005. – №2. – С.23–29.

9 вересня 1867 р. Олександр II затвердив «Положення про корпус жандармів», яке законодавчо закріплювало штатно-організаційні зміни у жандармському відомстві: «Корпус складався з головного управління та управлінь Кавказького, Варшавського й Сибірського округів, 56 губернських управлінь, 50 повітових управлінь Північно-Західного краю, агентурного складу, Петербурзького та Московського дивізіонів, 13 кінних команд і жандармських поліцейських управлінь залізниць»¹⁸.

За положенням 1867 р. жандармські поліцейські управління на залізницях безпосередньо включались, як військово-поліцейський, незалежний у своїй діяльності від місцевої адміністрації, підрозділ, до корпусу жандармів, підпорядковуючись його керівництву. У своїй діяльності вони мали керуватися не тільки загальними нормами чинного законодавства, а наказами та розпорядженнями свого безпосереднього начальства. Положення не тільки визначало організаційну структуру корпусу жандармів, а й нормативно регламентувало діяльність його підрозділів (зокрема жандармських поліцейських управлінь залізниць), визначаючи їх повноваження та компетенцію, завдання й основні напрями діяльності. На початковому етапі управління підпорядковувалися II-му, а з 1893 р. – III-му відділенню штабу корпусу¹⁹.

Подальша розбудова залізничної мережі в Російській імперії, що охопила й українські губернії, мала посприяти вирішенню економічних (сполучення морських портів і великих міських центрів) та військово-стратегічних завдань. Із 1868 р. жандармсько-поліцейський нагляд було запроваджено на залізницях України, що пов'язувалося з активним будівництвом Одесько-Балтської, Балто-Єлисаветградської та Києво-Балтської магістралей, а також Курсько-Київської ділянки Московсько-Київської дороги. Іменними імператорськими указами від 26 червня, 29 вересня і 14 грудня 1868 р. на території сучасної України з'явилися перші жандармські поліцейські управління залізниць, зокрема на Курсько-Київській та Києво-Одеській магістралях (з відгалуженням на Тирасполь, Єлисаветград, Бердичів і Волочискь). Згідно з цими указами формувався штат, визначалися права та повноваження начальників, встановлювалися норми матеріального забезпечення та підконтрольна зона залізничного відчуження²⁰.

У 1869 р. у зв'язку з подальшою розбудовою нових гілок Києво-Одеської залізниці від Єлисаветграда до Кременчука та від Одеси до Кишинева було збільшено штат жандармських поліцейських управлінь зазначеної та Курсько-Київської залізниць. Останнє у зв'язку з будівництвом Курсько-Харківсько-Азовської магістралі (від Курська до Харкова та від Харкова до Таганрогу й Ростова), яка з'єднувалася з Московсько-Київською на станції Курськ, було

¹⁸ Положение Военного совета, высочайше утверждённое 9 сентября 1867 г., объявленное в приказ военного министра 24-го того же сентября // ПСЗРИ. – Собр.2-е. – Т.42. – Санкт-Петербург, 1871. – Отд. второе. – С.67. – №44956.

¹⁹ Вергун С.І., Коляда І.А. Жандармські поліцейські управління залізниць в українських губерніях Російської імперії в умовах реформувань 60-х рр. XIX ст. // Науковий вісник національного університету ім. Лесі Українки. – Луцьк, 2012. – С.28–33.к

²⁰ О штате жандармских полицейских управлений железных дорог. 26 июня 1868 г. // ПСЗРИ. – Собр.2-е. – Т.43. – Санкт-Петербург, 1873. – Отд. второе. – С.892. – №46039.

перейменовано в управління Московсько-Київської й Курсько-Азовської залізниць²¹.

Таким чином, на початок 1870 р. на сталевих магістралях російської частини України функціонували два жандармських поліцейських управління – Києво-Одеської (6 відділень, 134 унтер-офіцерів) та Московсько-Київської й Курсько-Азовської (5 відділень, 1 ад'ютант, 108 унтер-офіцерів) залізниць.

1870-ті рр. в українських губерніях Росії відзначилися подальшим інтенсивним будівництвом залізниць, особливо у промислових районах південного сходу сучасної України, а також наростанням актів терору з боку народницьких організацій та новою реорганізацією в діяльності жандармських поліцейських управлінь на залізницях відповідно до «Правил про порядок дій чинів корпусу жандармів із дослідження злочинів» («закон 1871 р.»). Нові правила наділяли службовців транспортної жандармерії повноваженнями здійснювати досудове розслідування, у тому числі у «справах політичних»²², що значно розширило їхні можливості, надавши повноваження загальній поліції. Зазначалося, що «жандарми [...] на залізницях мають в обов'язковому порядку інформувати органи прокуратури та судового слідчого про всі правопорушення; до прибуття судового слідчого на місце злочину повинні виконати всі дії досудового розслідування, розпочавши процедуру або самостійно, або за поданням прокурора»²³.

Будівництво залізниць в Україні впродовж 1870-х рр. супроводжувалося розширенням кількості підрозділів транспортної жандармерії. Так, у зв'язку з прокладанням магістралей від Кишинєва до р. Прут і від Кременчука до Харкова було збільшено штат жандармського поліцейського управління Києво-Одеської залізниці (березень 1870 р., додано два відділення та 34 унтер-офіцери), а управлінню Московсько-Київської й Курсько-Азовської залізниць зі збільшенням його штату (додано три відділення та 70 унтер-офіцерів) підпорядковано залізничну лінію, що зв'язала металургійний завод Дж.Юза зі станцією Костянтинівською Курсько-Харківсько-Азовської залізниці (з 1871 р. його перейменовано в управління Московсько-Київської й Курсько-Азовської залізниць з костянтинівською гілкою). У зв'язку з будівництвом Московсько-Брестської магістралі сформовано відповідне жандармське поліцейське управління, яке з початком експлуатації залізниць від Москви до Ярославля й від Бреста до Києва перейменовано в управління Ярославсько-Брестської та Брестсько-Київської залізниць²⁴. Своєю чергою останнє було реорганізоване в управління Вологодсько-Ярославсько-Московської й Московсько-Брестсько-Київської залізниць (липень 1871 р.)²⁵. Із 1872 р. повноваження жандарм-

²¹ О переименовании жандармских полицейских управлений железных дорог 2 июля 1869 г. // Там же. – Т.44. – Санкт-Петербург, 1873. – Отд. второе. – С.696. – №47275.

²² Ерошкин Н.П. Очерки истории государственных учреждений дореволюционной России. – Москва, 1960. – С.235.

²³ Систематический сборник циркуляров департамента полиции и штаба отдельного корпуса жандармов, относящихся к обязанностям чинов корпуса жандармов по производству дознаний / Сост. С.В.Савицкий. – Санкт-Петербург, 1908. – С.24.

²⁴ Мурашко А.И. Деятельность железнодорожных жандармов по обеспечению государственной безопасности... – С.327–329.

²⁵ Мурашко А.И. Образование и структура органов жандармской полиции на железных дорогах Беларуси... – С.50.

ського поліцейського управління Московсько-Київської та Курсько-Азовської залізниці з косянтинівською гілкою тимчасово поширили на Лозово-Севастопольську залізницю, яка ще будувалася²⁶.

Слід зауважити, що фінансове й матеріальне забезпечення штату, який збільшувався, та запровадження нових підрозділів транспортної жандармерії – жандармських поліцейських відділень залізниць (ЖПВЗ) на ділянках, що будувалися чи вводилися в експлуатацію, здійснювалося за рахунок приватних забудовників²⁷.

Упродовж другої половини 1860-х – на початку 1870-х рр. залізнична мережа дедалі розбудовувалася, з'явилося сполучення з Австро-Угорщиною, Пруссією, Румунією²⁸. Це вносило корективи в організацію діяльності як жандармських поліцейських управлінь на залізницях, так і їх відділень. Зокрема 1872 р. указом імператора Олександра II запроваджувалася посада помічника начальника жандармського поліцейського відділення на залізниці. Помічник начальника прикордонного відділення забезпечував організацію паспортного контролю на прикордонних залізничних станціях. Помічниками начальника відділення були офіцери у званні ротмістра або полковника. На пунктах прикордонного контролю залізничного відділення відповідного управління у відповідності до штату також перебували службовці прикордонних частин і місцевих губернських жандармських управлінь, направлених для проходження служби у відповідному відділенні жандармського поліцейського управління на залізниці²⁹.

Процес будівництва нових залізниць супроводжувався їх включенням до вже існуючих відділень та управлінь або створенням нових, що ускладнювало роботу жандармів на залізницях, зменшуючи її ефективність, і вимагало подальшого вдосконалення в діяльності транспортної жандармерії загалом. У березні 1873 р. відбулася реорганізація вже існуючих жандармських поліцейських управлінь на залізниці шляхом оптимізації їх структури й утворення 8 нових, яким підпорядковувались діючі та залізниці, що мали бути здані в експлуатацію, вони повинні були контролювати рівну протяжність залізничних шляхів сполучень:

«Управління Московсько-Київської та Курсько-Азовської залізниць з косянтинівською гілкою – найменувати Орловським, і доручити нагляд на залізницях: Московсько-Київській, Вітебсько-Орловській, Орловсько-Грязській, з гілкою на Єлец.

²⁶ Об учреждении жандармского надзора на Лозово-Севастопольской железной дороге. 14 августа 1872 г. // ПСЗРИ. – Собр.2-е. – Т.47. – Санкт-Петербург, 1875. – Отд. второе. – С.424–425. – №51201.

²⁷ Высочайше утверждённая концессия на Киево-Брестскую железную дорогу 27 апреля 1870 г. // Там же. – Т.45. – Санкт-Петербург, 1874. – Отд. второе. – С.545. – №48295.

²⁸ Высочайше утверждённые технические условия для производства дополнительных работ и поставок по Одесской железной дороге и для составления проекта и построения 5 участка оной от г. Кишинёва до р. Прут по направлению в Яссы 22 июня 1870 г. // Там же. – С.881. – №48510.

²⁹ О перечислении четырёх офицеров из дополнительного штата губернских жандармских управлений в штат жандармских полицейских управлений железных дорог 5 января 1872 г. // Там же. – Т.47. – Санкт-Петербург, 1875. – Отд. первое. – С.8. – №50386.

Квартира в місті Орел. Управління Києво-Одеської залізниці з гілками до Харкова, Бердичева, Волочиська та р. Прут – назвати Київським, і доручити залізниці: Києво-Орловську, Балто-Єлисаветградську з гілками до Волочиська й через Кишинів до р. Прут та Києво-Брестську з гілкою до Радзивілова. Квартира в м. Київ. Управління Вологодсько-Ярославсько-Московської та Московсько-Брестсько-Київської доріг – найменувати Мінським, і доручити Московсько-Брестську і Ландварово-Роменську залізниці. Квартира в м. Мінськ. Новоутворені управління називати: Воронежським – нагляд на Козлово-Воронежській, Воронежсько-Ростовській, Грушевській, Козлово-Саратовській, Грязе-Царицинській і Волго-Донській залізницях. Квартира в м. Воронеж. Харківським – нагляд на Харківсько-Єлисаветградській, Знам'янсько-Миколаївській, Курсько-Азовській із константинівською гілкою й Лозово-Севастопольській залізницях. Квартира в м. Харків»³⁰.

Отже у ході реорганізації 1873 р. транспортної жандармерії в Російській імперії ЖПУ Московсько-Київської й Курсько-Азовської залізниці з константинівською гілкою перейменовано в Орловське ЖПУЗ, а ЖПУ Києво-Одеської залізниці – у Київське ЖПУЗ (1873–1893 рр.) та утворено Харківське ЖПУЗ (1873–1906 рр.). В українських губерніях діяло 2 новосформованих жандармських поліцейських управління залізниць: Київське ЖПУЗ зі штаб-квартирою у м. Київ (8 відділень, 182 унтер-офіцери), яке контролювало Московсько-Київську, частину Курсько-Харківсько-Севастопольської, Києво-Одеської залізниць та Харківське ЖПУЗ зі штаб-квартирою у м. Харків (8 відділень, 229 унтер-офіцерів), якому були підлеглі частина Курсько-Харківсько-Севастопольської, Харківсько-Миколаївська, Знам'янсько-Миколаївська залізниці.

У червні 1873 р. було змінено статті 315, 318, 319 «Положення головного управління корпусу жандармів» (1867 р.), що визначали повноваження ЖПУЗ. Так, відтепер його начальник зобов'язувався особисто здійснювати об'їзд підконтрольних територій раз у два місяці (раніше – раз на місяць). Окрім нього додатковий об'їзд (раз на місяць) мали проводити дільничні офіцери ЖПУЗ. Важливу поправку було внесено до ст.319, за якою службовці ЖПУЗ мали виконувати свої функції у чітко визначеній для них новій залізничній адміністративній одиниці – залізничному районі, що, як зазначав старший ад'ютант штабу ОКЖ полковник О.Федоров, включав одну або декілька залізниць, але з розрахунку, що контрольована жандармським поліцейським управлінням залізниць територія не мала перевищувати 2 тис. верст (3340 км)³¹.

У 1875 р. корпус жандармів перетворено на окремий корпус жандармів. Відповідно дещо змінювалися повноваження його інститутів. Так, згідно з циркуляром від 5 грудня 1875 р., офіцери транспортної жандармерії в разі необхідності проведення додаткових слідчих дій поза межами залізничного

³⁰ Об учреждении жандармского надзора на строящихся железных дорогах. 6 марта 1873 г. // ПСЗРИ. – Собр.2-е. – Т.48. – Санкт-Петербург, 1876. – Отд. первое. – С.306. – №51970.

³¹ Об изменении некоторых статей положения главного управления корпуса жандармов. 15 апреля 1873 г. // Там же. – Т.48. – Санкт-Петербург, 1875. – Отд. второе. – С.63–65. – №52475.

району зобов'язані були передавати начальникам губернського жандармського управління (ГЖУ) матеріали розпочатого попереднього розслідування³².

У другій половині 1870 – на початку 1880-х рр. в Україні відбувалося подальше залізничне будівництво і відповідно розширювалися штати підрозділів транспортної жандармерії: штат Харківського ЖПУЗ збільшено ще на 3 відділення (всього вже їх діяло 14), та введено 70 унтер-офіцерів, загальна кількість яких склала 369 чол. (контролювали сумська ділянку Харківсько-Миколаївської залізниці, Донецьку кам'яновугільну залізницю), Київського – 2 відділення (всього вже діяло 10 відділень), 76 унтер-офіцерів, загальна кількість яких склала 260 чол. (контролювали Фастівську залізницю з гілками на Шполу і Черкаси, Бендеро-Галацьку військову залізницю). У 1878 р. шляхом об'єднання Києво-Брестської, Брестсько-Граєвської та Одеської залізниць було утворено Товариство південно-західних залізниць, залізничну мережу якого контролювали офіцери Київського ЖПУЗ, що фінансувалося, згідно з імператорським указом, коштом товариства³³.

1 вересня 1878 р. затверджено тимчасові «Правила про особливі заходи до захисту громадського спокою» (діяли тимчасово до 1881 р.)³⁴, які порівняно з положенням від 1871 р. значно розширювали адміністративні повноваження жандармів, посилюючи їх роль у боротьбі з радикальною політичною опозицією. Циркуляр штабу окремого корпусу жандармів від 20 вересня 1878 р. роз'яснював нормативне застосування тимчасових правил службовцями ЖПУЗ. Так, офіцери транспортної жандармерії мали «право арешту осіб, які підпадали під підозру у вчиненні антидержавних дій», а також «осіб, які можуть бути притягнуті до відповідальності за участь у масових безладах чи виступах політичного характеру». При цьому жандарми могли не лише заарештовувати, але й «самочинно, без санкції прокурора, застосовувати адміністративні покарання (зокрема висилку на заслання)». Зазначалося також, що «рішення про адміністративне заслання ухвалюється за спільним його узгодженням шефом жандармів та міністром внутрішніх справ»³⁵.

25 вересня 1878 р. ЖПУЗ отримали таємний циркуляр шефа жандармів, в якому конкретизувалося застосування основних норм тимчасових правил, зокрема «застерігалось від дій, які підривали б довіру в людей та суспільстві не тільки до жандармерії, а до уряду у цілому»³⁶.

На початку 1880-х рр. у зв'язку з подальшою централізацією у системі управління правоохоронними органами Російської імперії, утворенням департаменту поліції, якому було підпорядковано загальну й політичну поліцію, ліквідувалося III-те відділення, міністр внутрішніх справ став шефом

³² Систематический сборник циркуляров департамента полиции и штаба отдельного корпуса жандармов, относящихся к обязанностям чинов корпуса жандармов по производству дознаний. – С.23.

³³ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов. Исправлен по 15 мая 1884 г. – Санкт-Петербург, 1884.

³⁴ Об отмене действий некоторых узаконений, изданных к охранению государственного порядка и общественного спокойствия. 4 сентября 1881 г. // ПСЗРИ. – Собр.3-е. – Т.1. – Санкт-Петербург, 1885. – С.284–285. – №383.

³⁵ Гончарова Ю. Жандармские полицейские управления железных дорог: 1867–1917 гг. – С.50.

³⁶ Там же. – С.48.

жандармів, заступник міністра – командиром ОКЖ, на жандармерію покладалися повноваження загальної поліції. Сучасник тих подій жандармський офіцер А.Мартинов у спогадах відзначав: «Цей період для офіцерів транспортної жандармерії став одним із найтяжчих та прикрих за весь час функціонування. Департамент поліції вимагав виконання численних приписів численних циркулярів, від виконання яких прямо залежала кар'єра військовослужбовця»³⁷.

Зміни в діяльності МВС та жандармерії вимагали подальшого розмежування функцій губернських жандармських управлінь і жандармських поліцейських управлінь залізниць. Циркуляр міністра внутрішніх справ від 26 січня 1881 р. чітко визначав їх повноваження: офіцери транспортної жандармерії, з огляду на специфіку своєї роботи, не мали доступу до конфіденційної інформації (наприклад, про учасників революційного руху), тому не могли кваліфіковано провести досудове розслідування, у зв'язку з цим відповідні дії доручалося проводити офіцерам ГЖУ. Службовці ЖПУЗ могли вести досудове розслідування лише у справах «образи їх величностей»³⁸. Цьому ж мало сприяти положення «Про заходи до охорони державного ладу та громадського спокою» («закон 14 серпня 1881 р.»), яке чітко врегульовувало права та обов'язки офіцерів транспортної жандармерії на етапі досудового розслідування, фактично наділивши їх повноваженнями загальної поліції³⁹.

Одним із найбільш пріоритетних завдань транспортної жандармерії була організація безпечного пересування залізницею імператорської родини й вищих посадових осіб⁴⁰. У 1883 р. було затверджено «Інструкцію чинам загальної поліції для охорони екстрених поїздів надзвичайної важливості, а також імператорських поїздів», яка зобов'язувала жандармів під час слідування такого ешелону запроваджувати «особливі заходи» щодо запобігання спроб терористів порушити залізничне сполучення, розібравши полотно, заклавши бомбу чи пошкодивши міст тощо⁴¹. Нагляд за цілісністю рейок та споруд залізниці покладался на ЖПУЗ. Із цією метою додатково залучалися підрозділи регулярних військ. Перед проїздом ешелону по всій довжині визначеної ділянки розставлялися жандарми та рядові строкової служби, направлені в розпорядження очільника ЖПУЗ, а зону залізничного відчуження контролювала загальна поліція⁴².

У 1885 р. було затверджено «Загальний статут залізниць», який фактично став «спеціальним залізничним законом», що значно розширював

³⁷ Мартынов А.П. Моя служба в отдельном корпусе жандармов // «Охранка»: Воспоминания руководителей охранных отделений. – Т.1. – Москва, 2004. – С.248.

³⁸ Систематический свод действующих законоположений и циркулярных распоряжений, относящихся до служебной деятельности чинов отдельного корпуса жандармов, по строевой, инспекторской, хозяйственной и военно-судной частям / Сост. ротмистр В.И.Добряков. – Санкт-Петербург, 1895. – С.242.

³⁹ Попов А. Руководство для чинов корпуса жандармов при производстве дознаний. – Санкт-Петербург, 1893. – С.94.

⁴⁰ Гончарова Ю. Жандармские полицейские управления железных дорог: 1867–1917 гг. – С.49.

⁴¹ Обязанности жандармской железнодорожной полиции: по жандармско-полицейской части / Сост. Л.Тимофеев. – Москва, 1912. – С.1039.

⁴² Мурашко А.И. Образование и структура органов жандармской полиции на железных дорогах Беларуси... – С.50.

повноваження транспортної жандармерії. За цим документом службовцям ЖПУЗ надавалися права й обов'язки загальної поліції для здійснення охорони правопорядку та забезпечення громадської безпеки у визначеному районі. Проте давалася взнаки відсутність процесуальних норм щодо порядку застосуванням службовцями транспортної жандармерії своїх нових повноважень. Тому їх діяльність у подальшому регламентувалася численними наказами, циркулярами, розпорядженнями департаменту поліції та штабу ОКЖ. Так, у серпні 1885 р. останній видав циркуляр начальника ЖПУЗ, яким під час зупинки потягів «високих і високопоставлених осіб» зобов'язував жандармів на залізничній платформі пильно стежити не за ешелонам, а за тими, хто перебував на пероні⁴³. Згідно з циркуляром штабу ОКЖ від 28 серпня 1885 р., «головне завдання жандармської залізничної поліції – організація безпеки та правопорядку у зоні залізничного відчуження, тобто як на залізниці, так і на залізничних вокзалах і станціях». Виконання цих обов'язків вимагало від службовців транспортної жандармерії «особливої пильності [...] переважно під час зупинок на станціях пасажирських поїздів, коли відбувалося найбільше скупчення людей, що представляло небезпеку виникнення випадків порушення правопорядку та благочиння, а також скоєння проступків і злочинів»⁴⁴.

У 1885 р. було вжито заходів щодо посилення кадрового складу. Так, у листопаді до складу ЖПВЗ вводилася посада вахмістра, який призначався з унтер-офіцерів⁴⁵. Його обов'язками було ознайомлювати рядових із наказами командирів, проводити заняття з унтер-офіцерами. За відсутності начальника відділення він мав право читати службову кореспонденцію (листи, телеграми), відкривати службові пакети, адресовані начальникові ЖПВЗ, а в особливих випадках, коли необхідно було прийняти термінове рішення, міг замінити відсутнього начальника відділення. Вахмістр відповідав за належне збереження державного майна, а також обмундирування всіх унтер-офіцерів⁴⁶.

Із будівництвом нових, розширенням мережі наявних залізниць, збільшенням кількості відділень та зростанням протяжності залізничних районів, підпорядкованих ЖПУЗ, у 1887 р. було виокремлено та утворено нові управління з новим районуванням в їх складі, зокрема й на залізницях українських губерній. Так, подальша розбудова Одеської, Катерининської, Знам'янсько-Миколаївської, Ромни-Кременчуцької та Харківсько-Лозово-Севастопольської залізниць вимагали змін у статусі Кременчуцького відділення Харківського ЖПУЗ, що контролювало ділянку Голицино – Єлисаветград (163 версти), перетворення його на нове жандармське поліцейське управління залізниць, якому підпорядковувалися б залізниці та залізничні райони, які були у віданні Харківського управління: Харків – Голицино (Полтавське відділення) Ромни-Кременчук (Ромни-Кременчуцьке відділення), Знам'янка – Миколаїв (Миколаївське відділення), Мерефа – Ворожба (Сумське відділення),

⁴³ Обязанности жандармской железнодорожной полиции: по жандармско-полицейской части. – С.118.

⁴⁴ Там же.

⁴⁵ Об учреждении в жандармских управлениях должности вахмистра. 28 ноября 1885 г. // ПСЗРИ. – Собр.3-е. – Т.3. – Санкт-Петербург, 1887. – С.481. – №3336.

⁴⁶ Там же.

Долинське – Катеринослав (Катеринославське відділення), та частково у складі Київського ЖПУЗ: Фастів – Бобринська; Цветково-Бобринська – Черкаси (Фастівське відділення Київського управління)⁴⁷.

Таким чином, у червні 1887 р. поряд з існуючими Київським (штаб-квартира – м. Київ) та Харківським (штаб-квартира – м. Харків) було утворено нове – Кременчуцьке ЖПУЗ (у складі Полтавського, Кременчуцького, Миколаївського, Сумського, Катеринославського, Васильківського, Ромни-Кременчуцького, Фастівського відділень) зі штаб-квартирою в м. Кременчук, обрання якого центром жандармського поліцейського нагляду було не випадковим, а визначалося географічним розташуванням, економічним та військово-стратегічним значенням міста⁴⁸.

На початок 1891 р. на залізницях Російської імперії діяли 16 ЖПУЗ (із них в Україні: Київське, Харківське, Кременчуцьке), особовому складу яких доводилося нести службу в особливих умовах, концентруючи увагу на запобіганні терактів, спрямованих проти імператора та його родини під час подорожей залізницею. Компетенція транспортної жандармерії охоплювала практично всі сфери державного життя у сфері організації безпеки на залізницях. На службовців транспортної жандармерії покладалися «обов'язки із запобігання та розслідування злочинів, охорони зовнішнього порядку і громадської безпеки в районі залізниць, сприяння іншим органам у сфері охорони правопорядку та внутрішньої безпеки, перевірка паспортів у деяких портах імперії»⁴⁹.

Подальша розбудова Києво-Брестської, Уманської, Ромни-Кременчуцької, Криворізької, Донецької, Тростянецької залізниць обумовила збільшення штату ЖПУЗ: Київського – на 2 відділення (всього у його складі вже діяло 12 відділень) та 30 унтер-офіцерів (загальна кількість яких становила 284 чол.) й Харківського – на 3 відділення (всього у його складі вже діяло 9 відділень) та 66 унтер-офіцерів (загальна кількість яких становила 217 чол.)⁵⁰.

Зростання економічного потенціалу Російської імперії значною мірою визначалося розширенням залізничної мережі за державний кошт. Порівняно з 1861 р. на 1890-ті рр. протяжність імперських залізниць збільшилася з 1,5 тис. км до 52 тис., з яких 27 тис. км було побудовано впродовж 1893–1902 рр. Соціально-економічні та суспільно-політичні процеси, зростання рівня злочинності на залізничному транспорті вимагали структурно-організаційних змін у діяльності транспортної жандармерії. Як зазначав 1897 р. начальник штабу ОКЖ полковник Д. Зуев у своїй доповідній на ім'я імператора Миколи II, структура ЖПУЗ, передбачена положенням від 1867 р., не відповідала реаліям, а тому вимагала подальшого реформування⁵¹. Того ж року

⁴⁷ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов. Исправлен по 1 февраля 1887 г. – Санкт-Петербург, 1887. – С.110–112.

⁴⁸ Там же. – С.86–88.

⁴⁹ Свод военных постановлений 1869 г. – Ч.1. – Кн.III (Местные военные управления). – Санкт-Петербург, 1890. – С.133.

⁵⁰ Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов, исправлен по 15 сентября 1891 г. – С. 81–82.

⁵¹ Гончарова Ю. Жандармские полицейские управления железных дорог: 1867–1917 гг. – С.137–138.

з метою вдосконалення нормативно-правового регулювання діяльності й організаційної структури системи органів та інституцій транспортної жандармерії імперії указом Миколи II було утворено особливу міжвідомчу комісію, яка мала розробити нові нормативно-правові засади регулювання діяльності та структурної організації ЖПУЗ⁵². Комісія, зокрема, повинна була внормувати порядок обрахування залізничних районів, підконтрольних відділенням та управлінням, визначити нову організаційно-штатну структуру підрозділів останніх, розробити правові механізми порядку взаємодії з іншими правоохоронними органами та залізничною адміністрацією⁵³. Так, проект начальника штабу корпусу жандармів генерал-лейтенанта М.Петрова щодо реорганізації жандармських поліцейських управлінь залізниць передбачав запровадження порядку, за яким кожне окреме ЖПУЗ мало обслуговувати лише одну залізницю, маючи у своєму складі 10–12 відділень, а запровадження контролю декількох управлінь на залізниці практикувалося б лише в тих випадках, коли її протяжність занадто велика для штату одного. Прогнозувалося, що така структурна організація поліпшить взаємодію політичної поліції й залізничної адміністрації. Проект передбачав також поділ ЖПВЗ, залежно від протяжності залізниці, пасажиропотоку, вантажообігу та стратегічного значення, на три розряди: відділення поблизу столиць (підконтрольний район – 100 верст), відділення поблизу міст із населенням не менше 150 тис. (підконтрольний район – 200 верст), відділення, віддалені від столиць та великих міст (підконтрольний район – до 300 і більше верст). Передбачалося також розширення штату з розрахунку 1 унтер-офіцер на 10 верст залізниці, що збільшило б унтер-офіцерський склад на 347 одиниць. Але після подання кошторису, який передбачав витрати в розмірі 24 853 руб. одноразово та 135 981 руб. щорічно, фінансове відомство проект відхилило⁵⁴.

У 1899 р. міністр шляхів сполучень М.Хілков задля боротьби з кримінальною злочинністю, революційним і наростаючим страйковим рухом залізничників запропонував сформувати у складі жандармських поліцейських управлінь залізниць ще один структурний підрозділ – слідчу поліцію. Але цей проект було відхилено міністром внутрішніх справ І.Горемікіним, який мотивував своє рішення невідповідністю нормам законодавства створення ще однієї поліцейської інституції з дублюванням повноважень поліції та відсутністю механізмів забезпечення належного фінансування. При цьому М.Хілкову було рекомендовано посилити контроль за політичною «благонадійністю» кандидатів при прийомі на роботу на залізниці⁵⁵.

Відмова від пропонування проектів реформування у системі транспортної жандармерії виявила недалекоглядність і неспроможність імперського уряду

⁵² Литвинов Н.Д., Рожков А.Е. Борьба с терроризмом на железнодорожном транспорте Российской империи. – Воронеж, 2001. – С.165.

⁵³ Мурашко А.И. Образование и структура органов жандармской полиции на железных дорогах Беларуси... – С.54.

⁵⁴ Литвинов Н.Д., Рожков А.Е. Борьба с терроризмом на железнодорожном транспорте Российской империи. – С.42–43.

⁵⁵ Гончарова Ю. Жандармские полицейские управления железных дорог: 1867–1917 гг. – С.62.

діяти рішуче в умовах наростаючої кризи самодержавства, що матиме негативні наслідки у наступні десятиліття. Водночас зазначимо, що в 1890-х рр. відбувалася подальша розбудова системи транспортної жандармерії в українських губерніях Російської імперії. У 1893 р. з Київського управління для контролю Одеської залізниці, яка входила до Товариства південно-західних залізниць, було виокремлено Одеське (штаб-квартира в м. Одеса, 7 відділень, 183 службовця), якому передали під контроль такі райони й відділення: Одеса – Бірзула (Одеське відділення), Бірзула – Жмеринка – Тростянець (Жмеринське відділення), Бірзула – Єлисаветград (Єлисаветградське відділення), Козятин – Христинівка – Умань (Уманське відділення), Бендери – Рені (Бендерське відділення), Шпола – Христинівка – Демківка (Шпола-Демківське відділення), ст. Роздільна – р. Прут (Кишинівське відділення). Загальна протяжність залізниць, що контролювалися Одеським управлінням на момент створення, склала 1563 версти⁵⁶ У 1894 р. у зв'язку з подальшою розбудовою Харківсько-Балашовської та Грязе-Царицинської залізниць, і з метою посилення жандармсько-поліцейського нагляду на залізницях (1 відділення – 200 верст) було сформовано Харківсько-Царицинське управління (штаб-квартира – м. Харків, 6 відділень, 120 службовців), яке контролювало Харківсько-Балашовську з гілкою на Калач та вилучену з відання Орловського управління Грязе-Царицинську залізницю⁵⁷. Упродовж 1893–1896 рр. було збільшено штати Київського (12 унтер-офіцерів)⁵⁸, Харківського (1 відділення, 1 вахмістр, 5 унтер-офіцерів), Харківсько-Царицинського (2 відділення, 2 вахмістри, 32 унтер-офіцери)⁵⁹, Кременчуцького (28 унтер-офіцерів) управлінь⁶⁰. У 1897 р. на Московсько-Кієво-Воронезькій залізниці утворено Московсько-Київське управління зі штаб-квартирою в Москві⁶¹.

Таким чином, станом на початок 1897 р. в Україні функціонували п'ять жандармських поліцейських управлінь залізниць (Київське, Харківське, Кременчуцьке, Одеське, Харківсько-Царицинське), до складу яких входило 27 відділень, що контролювали 6591,5 верст залізниць (11 008 км) та одне – Московсько-Київське, штаб-квартира якого була поза межами України. Вони становили собою підрозділи єдиної всеросійської системи органів

⁵⁶ О разделении Киевского жандармского полицейского управления железных дорог на два отдельных управления – Киевское и Одесское. 28 июля 1893 г. // ПСЗРИ. – Собр.3-е. – Т.13. – Санкт-Петербург, 1897. – С.538. – №9900.

⁵⁷ Об изменении районов железнодорожных линий и о формировании Харьково-Царицынского жандармского полицейского управления и об учреждении штата сего управления. 28 апреля 1894 г. // Там же. – Т.14. – Санкт-Петербург, 1898. – С.208–209. – №10551.

⁵⁸ О введении в штат Киевского жандармского полицейского управления железных дорог 2-х жандармских унтер-офицеров, для жандармско-полицейского надзора на Бельской ветви Юго-Западных железных дорог. 8 октября 1894 г. // Там же. – С.594. – №10987.

⁵⁹ Об учреждении жандармского надзора на вновь строящихся железных дорогах. 21 октября 1895 г. // Там же. – Т.15. – Санкт-Петербург, 1899. – С.585. – №12083.

⁶⁰ Об увеличении штата Кременчугского жандармского полицейского управления железных дорог. 23 октября 1894 г. // Там же. – Т.14. – С.627. – №11019.

⁶¹ Об учреждении жандармского полицейского надзора на строящейся Московско-Брянской линии, образовании двух новых жандармских полицейских управлений железных дорог. 22 июля 1897 г. // Там же. – Т.17. – Санкт-Петербург, 1900. – С.536–537. – №14466.

політичної поліції, у діяльності яких тривала централізація, а повноваження чітко окреслювались⁶².

Посилення функцій транспортної жандармерії як політичної поліції в українських губерніях припало на період революції 1905–1907 рр., коли залізничники взяли найактивнішу участь у всеросійському загальному жовтневому страйку 1905 р., виступивши в багатьох містах (Катеринослав, Київ, Одеса, Миколаїв, Полтава та ін.) його організаторами. У цей період значно збільшилася кількість мінувань і підривів рухомого складу, умисних руйнувань залізничного полотна, мостів, систем зв'язку.

За таких обставин боротьба зі страйковим рухом набула одного з першорядних значень у діяльності жандармських поліцейських управлінь залізниць, яку вони здійснювали у взаємодії із загальною поліцією, охоронними відділеннями, частинами регулярних військ. Передбачалося недопущення організації антиурядових виступів та вжиття запобіжних заходів щодо припинення розпочатих робітниками-залізничниками страйків, зокрема роз'яснювальна робота серед унтер-офіцерів, забезпечення постійної присутності службовців транспортної жандармерії на залізничних станціях⁶³.

Наростання революційного терору проти вищих сановників імперії, членів імператорської родини вимагало більшої координації дій відповідних відомств, включно з посиленням уваги до залізниць. Міністерство внутрішніх справ 14 серпня 1905 р. затвердило «Інструкцію з охорони імператорських залізничних потягів при височайших мандрівках» (скасована в березні 1914 р.), що доповнила «Інструкцію чинам жандармських поліцейських управлінь залізниць для охорони потягів надзвичайної важливості й нагляду за населенням, що проживає на землі, відчуженій під залізницю» (7 квітня 1883 р.)⁶⁴. У §2 інструкції зазначалося: «Ужиття заходів з охорони безпеки залізничного шляху, включаючи всі станції та залізничні будівлі у зоні відчуження, надається винятково військовослужбовцям жандармських поліцейських управлінь залізниць». Згідно з §5 і §8, визначаючи взаємодію між жандармами, загальною поліцією й регулярними військами, указувалося, що в разі погодження дій необхідно керуватися вказівками «чинів» транспортної жандармерії, а військові підрозділи, які охороняли залізничні шляхи, безпосередньо мали виконувати розпорядження жандармських поліцейських управлінь залізниць⁶⁵.

Події 1905–1907 рр., збільшення протяжності залізниць обумовили подальші структурні зміни в діяльності транспортної жандармерії. У жовтні 1905 р. відбулася реорганізація Харківського управління, було утворено два нових: Катерининське – на базі Харківського ЖПУЗ та Харківське – на базі Харківсько-Царицинського. Штаб-квартира Катерининського управління розташовувалася в м. Катеринослав, а Харківського – у м. Харків. Катерининському ЖПУЗ було підпорядковано Катерининську,

⁶² Об учреждении жандармского полицейского надзора. – С.536–537.

⁶³ Гончарова Ю. Жандармские полицейские управления железных дорог: 1867–1917 гг. – С.26.

⁶⁴ Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов при высочайших путешествиях. – Санкт-Петербург, 1905.

⁶⁵ Там же. – С.2–6.

Кременчуцько-Харківсько-Миколаївську залізницю, а також залізничні лінії Миколаїв – Херсон, Белгород – Сумський під'їзний шлях з апраксинською гілкою; Харківському – Харківсько-Балашовську, Слєць-Валуйську магістралі Товариства південно-східних залізниць і Курсько-Харківсько-Севастопольську (з 1907 р. – у складі Товариства південних залізниць). Частина Грязе-Царицинської залізниці, яка підпорядковувалася Харківсько-Царицинському управлінню, було передано Воронежському ЖПУЗ (контролювало Грязе-Царицинську й Козлово-Воронезько-Ростовську магістралі Товариства південно-східних залізниць)⁶⁶.

Нові суспільні виклики та соціально-економічні чинники вплинули й на збільшення особового складу підрозділів транспортної жандармерії. Упродовж 1905–1907 рр. штат Київського ЖПУЗ зріс на 30, Московсько-Київського – на 8, Кременчуцького – на 34, Одеського – на 37, Катерининського – на 24 службовця. За нашими підрахунками, у період 1897–1907 рр. штат Київського, Харківського, Кременчуцького, Одеського управлінь збільшився на 215 осіб⁶⁷.

Револуція 1905–1907 рр., засвідчивши неефективність правоохоронної системи, її неспроможність передбачити та відвернути суспільну кризу, поставила на порядок денний питання необхідності кардинальної реформи у системі правоохоронних органів імперії, в тому числі в українських губерніях. Так, проект голови Державної ради Російської імперії дійсного таємного радника В.Фріша (1905 р.) передбачав уніфікувати та об'єднати всі наявні інституції в єдиній – державній варті, підпорядкувавши їй підрозділи на місцях безпосередньо губернаторам. При цьому планувалося ліквідувати транспортну жандармерію⁶⁸.

Розуміючи, що країною управляти лише силою репресій неможливо, голова уряду П.Столипін запропонував свій проект реформування поліцейської системи, що полягав в об'єднанні поліції й окремого корпусу жандармів в один інститут (проекти реформування розроблялися створеною 1906 р. з ініціативи П.Столипіна Особливою міжвідомчою комісією, яку очолював А.Макаров)⁶⁹. І хоча жоден із планів так і не було затверджено Державною думою через нестачу коштів, проте післяреволюційний період у діяльності органів правоохоронної системи Російської імперії був відзначений подальшою нормотворчою діяльністю. У цей період розроблено й затверджено цілий ряд нормативно-правових актів, спрямованих на посилення функцій інституцій поліцейської системи Росії, які мали вплив і на діяльність транспортної жандармерії. Так, 1906 р. з'явилося «Положення про районні охорони відділення»; 1907 р. – «Положення про охоронні відділення», «Інструкція начальникам охоронних відділень з організації зовнішнього

⁶⁶ Об изменении штатов жандармских полицейских управлений железных дорог. 13 октября 1905 г. // ПСЗРИ. – Собр.3-е. – Т.25. – Санкт-Петербург, 1908. – Отд. первое. – С.738–739. – №26783.

⁶⁷ Підрах. за: ПСЗРИ. – Собр.3-е. – Т.25–26. – Зак. №26402, 26783, 27256, 27377, 27624, 27797, 27800, 27902, 28674, 28756, 29502.

⁶⁸ Рыбников В., Алексушин Г. История правоохранительных органов Отечества. – Москва, 2007. – С.110.

⁶⁹ Путьтин В.Д., Кузнецова Т.А. Об историческом опыте проведения реформ полиции в до-революционной России... – С.19–25.

спостереження», «Інструкція з організації зовнішнього (філерського) спостереження», «Інструкція з організації й ведення внутрішнього (агентурного) спостереження». Останні дві стосувалися воєнізованих жандармських підрозділів, у тому числі ЖПУЗ. 1908 р. у штабі ОКЖ було запроваджено облік залізничних службовців, які скоїли або були підозрювані в політичній «неблагонадійності»⁷⁰.

Таким чином, період діяльності транспортної жандармерії в умовах першої російської революції (1905–1907 рр.) та періоду столипінської модернізації (1908–1914 рр.) ознаменувався подальшим посиленням правоохоронних функцій, розширенням структурних підрозділів, подальшою правовою регламентацією діяльності ЖПУЗ.

На початок Першої світової війни інститут транспортної жандармерії мав найбільш чисельний штат (33 ЖПУЗ). Тільки в українських губерніях, протяжність залізниць в яких становила 15,6 тис. км, діяло 6 ЖПУЗ у складі 54 відділень (54 штаб-квартири) зі штатом 1533 службовця. До найбільших належало Київське ЖПУЗ (13 відділень, 428 осіб). Крім того, службовці Катерининського, Харківського, Одеського та Московсько-Київського ЖПУЗ дбали про безпеку на залізницях поза межами України⁷¹.

Упродовж 1914–1917 рр. у транспортній жандармерії Російської імперії відбулося ряд організаційних змін. Так, було утворено ще два нових жандармських поліцейських управління залізниць – як зазначалося, «сформовано на час війни»: Омське ЖПУЗ у складі 9 відділень, 220 службовців (січень 1915 р.) і Тимчасове Галицьке жандармське поліцейське управління залізниць, яке в лютому 1915 р. реорганізували у ЖПУЗ у Галичині зі штаб-квартирою в м. Львів (10 відділень, 224 службовця)⁷².

Починаючи з літа 1914 р. жандарми ЖПУЗ, окрім звичних завдань, мали здійснювати внутрішній контроль за працівниками залізниць та «неблагонадійними особами», які проживали в підконтрольному районі, стежити за підозрюваними у шпигунстві, надавати допомогу біженцям (розміщувати й охороняти їх на залізничних станціях, забезпечувати продуктами харчування та речами першої необхідності), здійснювати нагляд за санітарно-епідеміологічною ситуацією, запобігати страйкам, боротися зі спекуляцією, взаємодіяти з органами контррозвідки на місцях, організовувати безпечне пересування військових і цивільних ешелонів, організовувати евакуації вантажів особливого призначення, особового складу окремого корпусу жандармів та їхніх родин⁷³.

Перша світова війна й революційні події в Росії кардинально змінили соціально-економічну та суспільно-політичну ситуацію. Політичні сили,

⁷⁰ Рыбников В., Алексушин Г. История правоохранительных органов Отечества. – С.112.

⁷¹ Список общего состава чинов отельного корпуса жандармов, исправлен по 1 июля 1915 г. – Петроград, 1915.

⁷² Центральний державний історичний архів України, м. Київ. – Ф.278. – Оп.1. – Спр.298. – Арк.226.

⁷³ Вергун С. Організація безпеки на залізницях у роки Першої світової війни (на прикладі губернських центрів та міст України) // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – Вип.24. – К., 2015. – С.124–135.

що прийшли до влади в результаті повалення династії Романових, убачаючи своїм завданням утвердження у суспільстві демократичних цінностей, під тиском революційних настроїв «мас», виходячи з власних ідеологічних засад та керуючись політичною доцільністю здійснили ряд заходів, спрямованих на ліквідацію інститутів імперської правоохоронної системи, саме існування яких було її уособлення й викликало найбільше суспільне невдоволення. Так, рішеннями Тимчасового уряду від 4 березня⁷⁴, 6 березня⁷⁵ та 17 квітня⁷⁶ 1917 р. транспортна жандармерія ліквідовувалася, її службовці («офіцери й нижні чини») бралися на облік «військових начальників для призначення в армію», функції та повноваження надавалися «службовцям приватних залізниць», а діловодство (архіви, листування) передавалися повітовим військовим начальникам, прокурорам окружних судів, штабам військових округів⁷⁷.

Ліквідація Тимчасовим урядом централізованої системи гарантування безпеки на залізницях мала своїм наслідком появу позадержавних інституцій – різного роду виконавчих комітетів, контроль над якими мали політичні партії. Виділялися такі форми охорони правопорядку та організації безпеки й боротьби зі злочинністю на залізницях: а) бойові, охоронні дружини (в основному з членів партії соціалістів-революціонерів); б) загони червоної гвардії (члени більшовицької партії); в) загони військової охорони, сформовані військовими комендантами та начальниками гарнізонів; г) загони військової міліції, організовані з військовослужбовців, котрі проходили реабілітацію після поранення перед відправленням на фронт; ґ) транспортна міліція, що створювалась у двох формах: як штатний підрозділ за фінансування власника залізниці та як форма міліцейської повинності; д) вартова охорона.

Таке різноманіття інституцій і підрозділів на залізницях негативно позначилося на їх функціонуванні, безпеці руху та дотриманні правопорядку. На залізничному транспорті різко зросли всі види злочинів: проти права особи, проти права власності на вантаж, його збереженості, проти об'єктів залізничного транспорту. У тому числі зросла злочинність серед самих залізничників. Утім найголовніше – активізувалася діяльність закордонних розвідок, особливо німецької. Втрата інструменту державного управління та регулювання, забезпечення правопорядку на залізницях негативно позначилося на економічному й політичному житті країни.

Прихід до влади більшовиків та реалізація ними завдання утвердження державної моделі у формі «диктатури пролетаріату» в умовах розгортання громадянської війни обумовив відновлення більшовицьким керівництвом централізованої системи управління та контролю над залізницями, системи правоохоронних органів, які гарантували безпеку на залізничному транспорті.

⁷⁴ Архив новейшей истории России: Серия «Публикации». – Т. VII: Журналы заседаний Временного правительства: Март – октябрь 1917 г.: В 4 т. – Т. 1: Март – апрель 1917 г. – Москва, 2001. – С. 24.

⁷⁵ Там же. – С. 39.

⁷⁶ Там же.

⁷⁷ Там же. – С. 134.

Не знайшовши нічого нового довелося повернутися до перевіреної історичним досвідом моделі, запровадивши транспортну міліцію (декрети Раднаркому від 30 січня (12 лютого) 1918 р.⁷⁸, 23 березня 1918 р.⁷⁹, ВЦВК від 18 лютого 1919 р.)⁸⁰.

Таким чином, історія транспортної жандармерії на залізницях України нерозривно пов'язана зі становленням і розвитком системи жандармсько-поліцейських органів у Російській імперії. Суспільно-політичні зміни 1820–1840-х рр., тобто промисловий переворот, широке залізничне будівництво, подальша централізація державного управління на всіх рівнях сприяли інституціоналізації в окремий структурний воєнізований підрозділ у системі політичної поліції транспортної жандармерії, котра впродовж 1844–1867 рр. функціонувала як жандармські ескадрони або окремі залізничні команди у віданні міністерства шляхів сполучень (цивільне відомство), фактично являючи собою органи виконавчої влади на місцях. Із реформами 1860–1870-х рр., модернізацією всіх сфер життя Росії, у тому числі правоохоронної, пов'язане оформлення в 1867–1873 рр. у системі окремого корпусу жандармів транспортної жандармерії. У 1868 р. розпочали свою діяльність жандармські поліцейські управління Курсько-Київської та Києво-Одеської залізниць. Упродовж 1873–1887 рр. у зв'язку геополітичними чинниками та подальшим зростанням мережі залізниць в українських губерніях, активізацією процесу викупу урядом приватних залізниць, реорганізацією в системі МВС вони набували нового організаційного оформлення, кадрового та правового забезпечення, перетворившись у загальноімперський інститут правоохоронної системи, розвиток якого в Україні в 1887–1905 рр. характеризувався вдосконаленням нормативно-правового регулювання їхньої діяльності, кількісним збільшенням підрозділів, зростанням та кадровим посиленням особового складу, значним розширенням повноважень і можливостей. Упродовж 1905–1914 рр. боротьба з наростаючим страйковим рухом, антиурядовою діяльністю радикальних політичних партій та організацій, зростання злочинності на залізничному транспорті вимагали необхідності підвищення ефективності в організації безпеки на залізницях і супроводжувалася спробами певного реформування та посиленням функцій транспортної жандармерії в українських губерніях як політичної поліції, появою в її структурі нових підрозділів (загонів швидкого реагування, таємної агентури, кінологічної служби). Останнім періодом (1914–1917 рр.) у діяльності транспортної жандармерії в Україні стали роки Першої світової війни, коли, крім основних функцій (нагляд за залізницею, залізничними районами, внутрішній контроль за службовцями залізниць та «неблагонадійними», що проживали в підзвітному районі, запобігання страйкам), службовці ЖПУЗ відповідали за безпечне пересування військових і цивільних потягів, забезпечували

⁷⁸ Декрет СНК от 12 февраля 1918 г. «Об учреждении Всероссийской межведомственной чрезвычайной комиссии по охране дорог» // Собрание узаконений и распоряжений рабочего и крестьянского правительства РСФСР. – Вып. 24. – Москва, 1918. – Ст. 330.

⁷⁹ Декреты советской власти. – Т. II: 17 марта – 10 июля 1918 г. – Москва, 1959. – С. 18.

⁸⁰ История транспортной полиции России до 1919 г. [Электронный ресурс]: http://vsut.mvd.ru/struktura/istoriya/istoriya_transport_policii/; Декреты советской власти. – Т. III: 11 июля – 9 ноября 1918 г. – Москва, 1964. – С. 409–410.

взаємодію з органами контррозвідки на місцях, боротьбу зі спекуляцією на залізниці, надавали необхідну допомогу біженцям (перевезення, розміщення, охорона пунктів перебування, своєчасне забезпечення продовольством), організували евакуацію вантажів особливого призначення, особового складу окремого корпусу жандармів та їхніх родин. На момент ліквідації інституту транспортної жандармерії (у березні – квітні 1917 р.) жандармські поліцейські управління залізниць, як у самій Росії, так і в Україні, мали найбільш чисельний штат та найширші повноваження з-поміж усіх структурних підрозділів окремого корпусу жандармів.

In this article author disclosed the development stages of the institute of railways transport gendarmerie in the under Russian regime Ukraine, analyzed historiographical legacy of this issue. Author determined the establishment years of creation in Ukraine the gendarme police departments of railways and their units. The change of the authorities of this institutions is traced. Also, determined that at the moment of Special Corps of Gendarmes liquidation the gendarme police departments of railways had the most numerous personnel.

Keywords: *Special Corps of Gendarmes, railway transport, gendarme police departments of railways.*

