

ФАСТІВСЬКЕ ЖАНДАРМСЬКЕ ПОЛІЦІЙНЕ ВІДДІЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ В СИСТЕМІ СПЕЦІАЛЬНИХ ПРАВООХОРОННИХ ОРГАНІВ МІСТ УКРАЇНИ У ПЕРІОД КАПІТАЛІСТИЧНОЇ МОДЕРНІЗАЦІЇ

У статті зроблено спробу комплексного дослідження історії функціонування структурного підрозділу Київського жандармського поліцейного управління залізниць — Фастівського жандармського поліцейного відділення залізниць. Мета роботи полягає у висвітленні досвіду функціонування підрозділів транспортної жандармерії залізниць у системі спеціальних правоохоронних органів міст України у період капіталістичної модернізації. Відповідно до мети нами визначено завдання дослідження, серед яких: встановити початок функціонування Фастівського ЖПВЗ; причини запровадження жандармсько-поліцейного нагляду на залізницях, визначити організаційні особливості функціонування Фастівського ЖПВЗ. У ході дослідження нами дотримано методів історизму, системного аналізу й узагальнення. У статті нами вперше використано архівні матеріали та джерела, що дали змогу встановити точну дату створення, перехід з-під юрисдикції Київського ЖПУЗ до Кременчуцького ЖПУЗ та деталізувати підконтрольні залізничні станції з кількістю стратегічно важливих споруд та особовий склад. Подальше дослідження даної тематики дозволить використовувати досвід боротьби зі злочинністю у зонах залізничного відчуження, особливо в період внутрішньополітичних державних катаклізмів.

Ключові слова: *Фастівське жандармське поліцейне відділення залізниць, залізниця, жандарм, зона залізничного відчуження.*

Serhii Verhun

FASTOVSKY GENDARMERIE POLICE DEPARTMENTS RAILROAD IN SPECIAL LAW ENFORCEMENT CITIES OF UKRAINE IN THE PERIOD OF CAPITALIST MODERNIZATION

The article attempts to study the history of the complex functioning structural unit of the Kiev police gendarmerie management of railways — Fastovsky gendarmerie police department railways. The aim is to highlight experience of the transport units of the gendarmerie special railway system of law enforcement bodies of cities of Ukraine in the period of capitalist modernization. For the purpose we defined research tasks,

* *Сергій Вергун* — аспірант відділу історії України XIX — початку XX ст. Інституту історії України Національної академії наук України, e-mail: S_Serg91@mail.ru.

including: the launch of the set Fastovsky ZHPVZ; the reasons for introducing the gendarmerie, police surveillance on the railways, define organizational peculiarities of Fastiv ZHPVZ. In the study, we observed historicism methods, system analysis and synthesis. In this article we first used archival materials and sources that helped to establish the exact date when the transition from the jurisdiction ZHPUZ Kiev to Kremenchug ZHPUZ detail and railway stations controlled by the number of strategic facilities and personnel. Further study of this subject will use the experience to combat crime in the areas of railway exclusion, especially during the government domestic disasters.

Keywords: *Fastiv gendarmerie police department railways, railway, gendarme, railway exclusion zone.*

Період капіталістичної модернізації в українських губерніях Російської імперії відзначений неабияким зростанням промислового комплексу, що у підсумку призвело до значних економічних зрушень, зростанням загальноімперських ВВП та ВНП, збільшення кількості робочих місць, зростання масштабів експорту та налагодження нових економічних зв'язків з країнами Центральної та Західної Європи. Така ситуація вимагала будівництва та розвитку нових наземних транспортних сполучень, а саме нових залізниць. Відповідно мала бути посилена та добре організована безпека, яка покладалася на інститут транспортної жандармерії.

Розгалужена система залізничного сполучення, яка значно зросла в українських губерніях Російської імперії у другій половині XIX — початку XX ст. мала чітко вибудовану систему роботи. На території сучасної України функціонували Південна, Південно-Західна залізниці, остання межувала з прикордонними територіями і фактично сполучала європейські та російські пасажирські та товарні потоки. Особливої уваги потребують вузлові залізничні станції, (такі, до яких підходять не менше трьох залізничних напрямків) на яких формувалися ешелони потягів, проводилися необхідні технічні операції, регулювалися напрямки маршруту потягів. Однією з таких станцій Південно-Західної залізниці була станція Бобринська (сьогодні ім. Т.Г. Шевченка, м. Сміла), де для забезпечення порядку у зоні залізничного відчуження Фастівсько-Бобринської лінії дислокувалося Фастівське відділення Київського ЖПУЗ. Питання історії структурних підрозділів транспортної жандармерії в Україні сьогодні є актуальним та малодослідженим.

Дослідження діяльності транспортної жандармерії в системі спеціальних правоохоронних органів міст України у період капіталістичної модернізації в системі на прикладі, Фастівського відділення Київського жандармського поліцейного управління залізниць становить наукову новизну нашого дослідження.

Названа проблематика знайшла своє відображення у роботах таких дослідників Гончарова Ю.¹, Єрошкін Н.², Зайончковский П.³, Кравченко Н.⁴, Литвина В.⁵, Мамлеєвої Д.⁶, Оржеховського І.⁷, Омельченака І.⁸, Панька В.⁹

¹ Гончарова Ю.В. Жандармские полицейские управления железных дорог: дисс., 1867–1917 гг.: дис. канд. юрид. наук : спец. 12.00.01 “Теория и история права и

30–40 рр. XIX ст. у Російській імперії відзначені розгортанням промислового перевороту, що характеризувався розгортанням будівництва мережі залізниць, на території українських губерній мережа залізничних сполучень значно збільшилася у 1860–1870-х рр.

Історію транспортної жандармерії в Російській імперії, як окремого жандармсько-поліційного органу в системі правоохоронних органів Російської імперії в цілому, так і в українських губерніях зокрема, у сучасній українській історіографії розпочинають з 1861 р., коли після завершення Кримської війни (1853–1856 рр.), широкого розгортання залізничного будівництва у 60-ті рр. XIX ст., у зв'язку з реорганізацією Окремого корпусу жандармів та необхідністю підвищення ефективності діяльності ПУЗ в Росії й було затверджено 27 липня 1861 р. “Положення про поліційні управління на Санкт-Петербурзько-Варшавській і Московсько-Нижньгородській залізницях”¹⁰. Згідно якого всі жандармські ескадрони та окремі залізничні команди реорганізовувались у поліційні управління залізниць: “для поліційного нагляду за залізницями створювалися особливі для кожної залізничниці поліційні управління до складу яких входили чини Корпусу жандармів”¹¹. Повноваження ПУЗ передбачали: контроль за чітким виконанням підрядниками та найманими працівниками взаємних обов'язків,

государства; история учений о праве и государстве” / Ю.В. Гончарова — М., 2000. — 239 с.

² *Ерошкин Н.П.* Очерки истории государственных учреждений дореволюционной России / Н. П. Ерошкин. — М.: Высшая школа, 1960. — 368 с.

³ *Зайончковский П.А.* Правительственный аппарат самодержавной России в XIX веке / П.А. Зайончковский. — М.: [Б.и.] 1978. — 288 с.

⁴ *Кравченко Н.* Фастівщина: сторінки історії (від давнини до 20-х років ХХст.) / Н. Кравченко, Л. Чиговська, Т. Неліна // Фастів: Фастівський державний краєзнавчий музей, 2004. — 256 с.

⁵ *Литвин В.М.* Історія України. У 3-х тт. / В.М. Литвин [Відп. ред. В.А. Смолій]. — Т. 2: Кінець XVIII — початок ХХ ст. — К.: Видавничий дім “Альтернативи”, 2005. — 759 с.

⁶ *Мамлеева Д.Р.* Организационно-правовые формы деятельности транспортной полиции России в XIX веке: историко-правовое исследование: автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юр. наук: спец. 12.00.01 “Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве” / Д.Р. Мамлеева. — М., 2010. — 29с.

⁷ *Оржеховский И.* Самодержавие против революционной России (1826–1880 гг.) / И. Оржеховский. — М., 1982. — 205с..

⁸ *Омельченко І.К.* Політична поліція Російської імперії і Україна (середина ХІХст.) / І.К. Омельченко. — К.: Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 1999. — 146 с.

⁹ *Панько В.* Организационно-правовые основы функционирования железнодорожной жандармерии в дореволюционной России и ее деятельность по противодействию преступности : Историко-правовой аспект: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Специальность 12.00.01 — Теория и история права и государства; История учений о праве и государстве / В. Панько. — Спб., 2006. — 20 с.

¹⁰ *Омельченко І.К.* Вказ. праця. — С. 36.

¹¹ *Гончарова Ю.В.* Вказ. праця. — С. 26.

забезпечення правопорядку та охорони майна на залізничних станціях, розгляд скарг робітників, підрядників, службовців, пасажирів, проїжджих, осіб, що проживали на залізничних станціях, забезпечувати паспортний контроль¹².

Це був перший нормативно-правовий документ, що безпосередньо визначав правовий статус жандармсько-поліційних управлінь залізниць, але вони ще не були окремим жандармським підрозділом у правоохоронній системі органів Російської імперії, перебуваючи в системі органів міністерства шляхів сполучень та підпорядковуючись безпосередньо цивільним чиновникам — інспекторам відповідних залізниць¹³. А тому їхній "...офіцерський склад Шеф жандармів узгоджував з начальником Головного управління шляхів сполучень, тоді як нижчі рангом призначались безпосередньо Штабом корпусу жандармів"¹⁴.

Бурхливе будівництво залізниць вносило корективи в організацію діяльності, як жандармських поліційних управлінь, так і їхніх відділень. Так, введення в експлуатацію нових ділянок залізниць супроводжувалось їхнім включенням до вже існуючих відділень та управлінь або створенням нових відділень, що ускладнювало роботу жандармів на залізницях, зменшуючи її ефективність і вимагало збільшення штату жандармів на залізницях. Відповідно до затвердженого 16 березня 1867 р. "Порядку запровадження жандармського нагляду на будівництвах залізниць", "височайшим повелением" формувався кадровий склад ЖПУЗ, який складався з начальника жандармського поліційного управління залізниць, зі старших офіцерів дільниць (один на кожні 200 верст), унтер-офіцерів (на кожну станцію по два, а в столицях губерній по три особи)¹⁵.

Поширення системи органів транспортної жандармерії у містах українських губерній Російської імперії розпочинається з 1863 р., коли було започатковано спорудження першої залізничної лінії від Балти, повітового міста Подільської губернії, відомого сільськогосподарськими ярмарками, до Одеси довжиною 200км. Будівництво проходило під керівництвом німецьких інженерів руками великої кількості державних селян українських губерній. У 1865 р. Тут уже почався регулярний рух. У наступні декілька років від Балти побудували дві лінії: до Крюкова на Дніпрі та Києва. Ці лінії, які пройшли через головні хліборобні місцевості Київської, Подільської, Херсонської губернії, до Одеського порту. Невдовзі почала функціонувати залізниця від Курська через Харків до Азовського моря¹⁶.

У зв'язку з будівництвом першої великої залізниці (612 верст) в Наддніпрянській Україні (1866–1871 рр.), яка з'єднала Київ з чорноморським портом — Одесою (Києво-Одеської залізниці) імператорськими указами від 29 вересня і 14 грудня 1868 р. з метою забезпечення загального жандармсько-поліцейського нагляду було утворено Київське ЖПУЗ: " 29 сентября, Именной, объявленный в приказе Военного министра о правах начальников Жандармских

¹² Гончарова Ю.В. Вказ. праця. — С. 27.

¹³ Там само.

¹⁴ Там само.

¹⁵ Там само — С. 36.

¹⁶ Литвин В.М. Вказ. праця. — С. 245.

полицейских управлений железных дорог. Государь Император, согласно представления Шефа Жандармов, высочайше повелевает соизволить: 1. Начальникам Жандармских Полицейских управлений вновь учрежденных железных дорог, а именно: ...Московско-Киевской, Киево-Одесской с ветвями, присвоить командирам полков предоставленные. 2. По требованию довольствия, всех вообще Начальников Жандармских Полицейских Управлений, т.е. предоставить им все требования и отчеты по предметам довольствия представлять непосредственно в подлежащие учреждения Военного Министерства, отвечая за правильность своих требований, не подлежащих дальнейшему засвидетельствованию, как указано в § 33 положения о Корпусе Жандармов¹⁷”.

Подальше будівництво залізниць в українських губерніях Південно-Західного краю (за період 1866–1879 рр. протяжність залізничних колій вже складала понад 4,5 тис. верст) обумовило реорганізацію Київського ЖПУЗ, яке указом від 28 липня 1893 р. було поділено на два управління: Київське та Одеське: “28 июля Высочайшее повеление, объявленное Военным Министром — О разделении Киевского Жандармского Полицейского Управления железных дорог на два отдельных управления: Киевское и Одесское. Государь император в 28-й день июля 1893 г., высочайше повелеть соизволить: Киевское Жандармское Полицейское Управление железных дорог разделить на два отдельных управления — Киевское и Одесское по прилагаемом при сем штату: Киевское — (начальник управления — полковник или генерал майор — 1; адъютант, обер-офицер — 1; начальников отделений — (полковник или ротмистр) — 7; помощников Начальников отделений на пограничных пунктах — 2; вахмистров — 7; унтер-офицеров — 165; писарей (среднего оклада — 1; низшего оклада — 1)). Одесское — (начальник управления — полковник или генерал майор — 1; адъютант, обер-офицер — 1; начальников отделений — (полковник или ротмистр) — 7; вахмистров — 7; унтер-офицеров — 165; писарей (среднего оклада — 1; низшего оклада — 1))”¹⁸.

У 1893 р., за архівними матеріалами, до Київського ЖПУЗ входили такі залізничні ділянки Південно-Західної залізниці: від Києва до Граєво (Козятин–Жмеринка, Жмеринка–Волочиськ, Жмеринка–Могилів). Від Могилева до Новосільці (Козятин–Умань, Здолбуново–Радзівілово, Ківерці–Луцьк) а також під’їдні пункти, які прилягали до Києва з зазначеними залізничними ділянками Київського ЖПУЗ¹⁹.

Київське ЖПУЗ, як інші жандармські поліцейські управління залізниць, ставши структурним підрозділом Окремого корпусу жандармів та виконуючи

¹⁷ О правах Начальников Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 29 сентября 1868 г. // ПСЗРИ. — Собрание 2-е. — СПб., 1873. — Т.43. — Отд. второе. — № 46300. — С. 300.

¹⁸ О разделении Киевского Жандармского Полицейского Управления железных дорог на два отдельных Управления — Киевское и Одесское 28 июля 1893 г. // ПСЗРИ. — Собрание 3-е. — СПб., 1897. — Т.13. — № 9900. — С. 538.

¹⁹ Штат Киевского и Одесского Жандармских Полицейских Управлений железных дорог // ПСЗРИ. — Собрание 3-е. — СПб., 1897. — Т.13. — Приложение к № 9900 (Штаты и таблицы). — С. 235.

функції царської жандармерії та поліції на залізницях, безпосередньо підпорядковувалось Шефу жандармів²⁰.

Структурно Київське ЖПУЗ включало такі підрозділи: 1) частина таємної агентури (виконувала функції жандармсько-поліцейського нагляду); 2) стройова частина (включала особовий склад управління та відділень і відповідала за його стройову підготовку); 3) господарська частина (займалася питаннями матеріального забезпечення). Діловодство у Київському ЖПУЗ велося відповідно до вказаної структури²¹.

Як засвідчують архівні джерела, станом на 1893 р. до складу Київського ЖПУЗ входило 7 відділень і 2 прикордонних пункти (останні очолювали помічники начальників відділень). Штат відділень та прикордонних пунктів включав таємну агентуру. Район відділення та кількість унтер-офіцерів у кожному відділенні визначалися наказом Шефа жандармів Окремого корпусу жандармів.

Начальник Київського ЖПУЗ полковник І. Захаріяшевич, наділений повноваженнями начальників губернських жандармських управлінь забезпечував діяльність підпорядкованих йому жандармсько-поліцейських відділків (утворені на дільницях кожні 200 верст залізниці) на чолі з начальниками залізничних відділень та унтер-офіцерами на залізничних станціях, які здійснювали заходи по організації контролю за залізничними районами в межах залізничної дільниці щодо недопущення виявів актів соціального протесту та невдоволення, унеможливаючи діяльність революційних організацій та опозиційних до влади політичних партій²².

У 1907 році Київський ЖПУЗ мав такий особовий керівний штат: Київське — підполковник Оже-де-Ранкур, Рівненське — підполковник Ердмар, Фастівське — підполковник Мержанов, Уманське — ротмістр Левицький, Ковельське — підполковник Азбукін, Коростенське — ротмістр Дараган, Волочиське — підполковник Розмариця, Бердичівське — ротмістр Шебанов, Вінницьке — ротмістр Шірінкін, Козятинське — підполковник Глаголев, помічник начальника Рівненського відділення на прикордонному пункті Радзивилів ротмістр Крауз, помічник начальника Волочиського відділення на прикордонному пункті Волочиськ — ротмістр граф Каменський²³.

Напередодні Першої світової війни кількісне зростання особового штату Київського ЖПУЗ та збільшення кількості відділень було пов'язано, як у зв'язку з подальшим будівництвом колій залізничного сполучення та здачею в експлуатацію нових ділянок, які підпорядковувались управлінню (в тому числі у

²⁰ Центральний Державний історичний архів м. України Києва (далі — ЦДІАУК). — Ф. 278. — Оп. 1. — Арк. 1.

²¹ Там само. — Арк. 1.

²² Там само. — Арк. 1.

²³ ЦДІАУК. — Ф. 276. — Оп. 1. — Спр. 1. Переписка с Департаментом полиции и другими учреждениями об образовании Юго-Западного районного охранного отделения, о кредитах, отпускаемых для содержания районного охранного отделения. Списки отделений жандармских полицейских управлений, входящих в Юго-Западное районное охранное отделение 20 декабря 1906 — 14 января 1912гг. — Арк. 31–32.

зв'язку з будівництвом Подільської залізниці), так із наростаючими революційними виступами в українських губерніях імперії.

За встановленими нами архівними джерелами, вже у 1910 р. до складу Київського ЖПУЗ входило 11 відділень: Бердичівське, Вінницьке, Волочиське, Козятинське, Київське, Коростенське, Новоселицьке, Проскурівське, Ровенське і Фастівське, а також 3 прикордонних пункти у: Радзівілові, Волочиську и Новоселиці.

У роки Першої світової війни (1914–1917 рр.) до складу Київського ЖПУЗ увійшло ще декілька відділень, розташованих поза межами території сучасної України, зокрема, Мозирське відділення (сучасна Білорусь), загальна їх кількість становила 13²⁴.

Київське ЖПУЗ проіснувало до подій другої Російської революції (1917–1921 рр.), коли постановою Тимчасового уряду “Про ліквідацію Корпусу жандармів” (від 10 березня 1917 р.) скасовувалась вся система жандармських органів царської Росії²⁵.

Помітну роль у роботі Київського ЖПУЗ, відіграло Фастівське жандармсько-поліційне відділення, адже його штаб-квартира знаходилася недалеко від Києва: спочатку у м. Білій Церкві, а потім на станції Бобринська Південно-Західної залізниці — сучасна вузлова залізнична станція імені Тараса Григоровича Шевченка (м. Сміла, Черкаської обл.).

Містечко Фастів став залізничною станцією новозбудованої Києво-Балтської залізниці (1866–1870 р.), що значного поживило його економічне життя та навколишніх сіл в останній третині XIX ст.

У 1870 р. на базі державної Києво-Балтської залізниці було утворено акціонерне товариство, яке приватизувало залізничну ділянку Київ–Жмеринка, тепер залізнична станція Фастів стала одночасно належати і Києво-Брестській залізниці²⁶.

У середині 1870-х. з ініціативи виконуючого обов'язків міністра шляхів сполучення графа В. Бобринського було розпочато будівництво Фастівської ділянки акціонерного товариства Південно-Західних залізниць, яка сполучала м. Фастів і ст. Бобринську, поблизу якої розташовувалися цукрові заводи графа. На той час, Фастівська залізнична станція належала до IV класу. Це була невеличка дерев'яна будівля зведена у 1870 р. Такі станції призначалися лише для висадки та посадки пасажирів. Але вже через кілька років, з розвитком мережі Південно-Західних залізниць (зокрема Фастівсько-Бобринської лінії), станція Фастів стає досить важливим залізничним пунктом. Про це свідчить лист Подільського і Волинського генерал-губернатора О. Муханова до міністерства внутрішніх справ від 26 жовтня 1874 р. ”: ... Деякі станції, особливо ті, в яких сходяться кілька ліній, набули вельми важливого значення, в них оселяються, крім службовців, різні особи, влаштовують торгівельні заклади і малу-помалу ці станції, раніше майже зовсім безлюдні, стають досить жвакими заселеними

²⁴ ЦДДАУК. — Ф. 278. — Оп. 1. — Арк. 1.

²⁵ Там само. — Арк. 3.

²⁶ Кравченко Н. Вказ. праця. — С. 154–155.

місцевостями, які в недовзі можуть стати містечками чи посадами, можливо вельми значними”²⁷.

З будівництвом та введенням в експлуатацію нових ліній залізнична станція у м. Фастові стала вузловою, сполучивши залізницею довжиною у 334 версти (356 км), що проходила б через м. Білу Церкву, Києво-Брестську та Харківсько-Миколаївську залізницю²⁸.

Фастівський відрізок Південно-Західних залізниць, спроектований інженером шляхів сполучень бароном Ганом, мав добре розвинену внутрішню інфраструктуру, адже обов’язковими атрибутами його стали інноваційні на той час лінії телеграфу, а також мости й тунелі, вокзали для пасажирів і окремі приміщення для службовців залізниці. Так, уздовж Фастівського відрізка залізниці мало бути зведено 10 будинків для сторожів, 10 казарм, 20 пасажирських вокзалів, серед яких два вокзали II-го класу у містах Фастові (Київська обл.) та Знам’янци (Кіровоградська обл.). Вартість будівництва однієї версти залізниці за фінансовими прогнозами імперських економістів складала 43497 крб. Отже, нова Фастівська залізниця мала обійтися її інвесторам у 14527998 крб.²⁹

Для будівництва Фастівського відрізка залізниці до кінця 1874 р. мали затвердити проект, упорядковувати фінансові документи та зібрати необхідні кошти шляхом продажу акцій.

Будівельні роботи розпочалися весною 1875 р. І вже через два місяці після початку будівництва з Фастова до Білої Церкви курсували перші робочі потяги. Всі матеріали для рейкових шляхів та станцій було придбано на великих російських та іноземних підприємствах.

Упродовж 1875–1876 рр. за проектом архітектора В. Куликовського було збудовано новий Фастівський вокзал II класу і парове депо. Проект забудови навколо привокзальної місцевості належав підполковнику Г. Копанському³⁰.

18 листопада 1876 р. Фастівську залізничну лінію оглянула комісія техніко-інспекторського комітету залізниць. Ймовірно у цей же час було створено й Фастівського відділення Київського ЖПУЗ. Адже, як засвідчують, виявлені нами архівні джерела, судячи за штампами та підписами на архівних документах, цей орган було утворено не пізніше листопада 1876 р.³¹

У газеті “Киевлянин” від 20 грудня 1876 р. повідомлялось, що 6 грудня було відкрито “правильний рух пасажирських і товарних поїздів по Фастівській залізниці та її гілках...”³².

Як окрема приватна лінія Фастівська залізниця проіснувала до 1897р., коли була викуплена державою і стала частиною мережі акціонерного товариства Південно-Західних залізниць³³.

²⁷ Кравченко Н. Вказ. праця. — С. 154–155.

²⁸ Там само.

²⁹ Там само. — С. 155.

³⁰ Там само. — С. 156.

³¹ ЦДІАУК. — Ф. 278. — Оп. 1. — Арк. 1.

³² Кравченко Н. Вказ. праця — С. 157.

³³ Там само.

1 червня 1887 р. Фастівське відділення було виведено з відомства Київського ЖПУЗ і передано Кременчугському ЖПУЗ, якому підпорядковувалось до квітня 1901 р. У “Справі про перехід Фастівського відділення Київського жандармського поліційного управління залізниць у відомство Кременчугського поліційного жандармського управління залізниць” від 9 червня 1887 зазначається про включення до його складу таких станцій з особовим складом: Біла Церква, Вахмістр Н. Антонович; Унт-оф.: Р. Топилко, Д. Дьяченко, Ф. Гончаренко, З. Скрипник. Бобринська, Т. Шевельов (старший), А. Мерзлий, А. Левера, Д. Воронков. Богданівка, А. Козачок. Володимирівка, І. Терещенко. Воронцівська (Воронцовская), Ф. Юрчук. Знам’янка І. Марущак (старший), Г. Рахманін. Кам’янка, Є. Сердюченко. Корсунь, С. Кузнецов (старший), М. Ярошенко. Миронівка, Р. Шульгін. Райгород, Г. Поляков. Ольшаниця, М. Уласенко. Сміла, Ф. Малущин. Сухоліси, К. Ординський. Таганча, К. Вощинчик. Устинівка, В. Коваль. Фастів, унт-оф: П. Шундренко, Є. Петров, Т. Будянов. Фундукліївка, Ф. Радюкін. Цвітково, С. Гарашенко (старший), Ф. Фолотієв. Цибулево (Цибульово), Я. Бакаченко. Черкаси, М. Морозов (старший), А. Левін, Д. Гриненко. Шпола, С. Іванов(старший) К. Горбунов³⁴.

З квітня 1901 р. до 10 березня 1917 р. Фастівське відділення знову у складі Київського ЖПУЗ.

Відповідно начальник Фастівського відділення був підзвітний начальникам спочатку Київського, потім Кременчуцького а з 1901 р. знову Київського ЖПУЗ³⁵.

Жандарми Фастівського відділення Київського ЖПУЗ виконували функції загальної поліції на Фастівській дільниці Південно-Західних залізниць.

У червні 1905 р., в умовах наростаючої першої Російської демократичної революції, як і інші жандармські поліційні управління залізниць, Київське ЖПУЗ мало здійснювати заходи боротьби зі страйковим рухом залізничників, взявши під контроль його організаторів — новоутворені профспілки залізничників³⁶.

У зв’язку з подіями революції 1905–1907 рр., військовослужбовці Фастівського відділення мали вживати попереджувальні заходи, щоб не допустити або припинити страйки залізничників, контролювати діяльність робітничих профспілок залізничників, не допускати організації ними страйків та виступів. Вартий уваги той факт, що діяльність відділень поширювалася лише на підконтрольну їм ділянку разом із залізничними станціями, які на були на ній розташовані. Так, під контролем Фастівського відділення Київського ЖПУЗ знаходилися 23 залізничних станцій: Біла Церква, Бобринська, Богуслав, Володимирівка, Воронцовська, Кагарлик, Кам’янка, Корсунь, Миронівка, Ольша-

³⁴ ЦДІАУК. — Ф. 285. — Оп. 1. — Спр. 48. Дело о переходе Фастовского отделения киевского ЖПУж/д под ведомство Кременчугского ЖПУж/ж Начато 9 июня 1887. Кончено 1 июля 1887. — Арк. 2–3.

³⁵ Там само. — Арк. 3.

³⁶ ЦДІАУК. — Ф. 285. — Оп. 1. — Спр. 874. Дело по описи № 1 унрет-офицера Фастовского отделения Киевского жандармского полицейского управления железных дорог. К Руководству. — Арк. 120–129.

ниця, Осота, Синява, Сміла, Сухоліси, Таганча, Тараща, Устинівка, Фастів, Фундукліївка, Хіровка, Цвітково, Цибульово, Чигирин, на кожній з яких знаходився унтер-офіцер, який здійснював наглядовий контроль за станцією³⁷.

Як засвідчують архівні дані, станом на травень 1907 р. для забезпечення порядку на залізничній ділянці, підконтрольній Фастівському жандармському поліційному відділенню залізниць до особового складу входило 34 нижніх чини серед яких: вахмістр Ф. Юрчук, унтер-офіцери Назаренко, М. Теплий, М. Друдник, Г. Папченко, К. Воцинищик, М. Марущенко, І. Байдик, Ф. Розик, В. Яренко, І. Бутрим, В. Леус, П. Бойко, В. Приходько, М. Ярошенко, Р. Шульгін, А. Розуменко, Ф. Малишин, А. Рорченко, Г. Філіпський, С. Руденко, Х. Сидоренко, Т. Малиновський, М. Ковальчук, С. Гаращенко, К. Ординський, М. Кабанов, Г. Гриненко, І. Романчук, В. Міщенко, А. Чередниченко, Г. Дерій, М. Квітковський, І. Ганчада³⁸.

Виявлений нами в архіві опис майна дозволяє з'ясувати матеріально-технічне забезпечення діяльності найнижчої ланки транспортної жандармерії залізничного відділення. Згідно опису майно Фастівського жандармського поліційного відділення ЖПУЗ складалось з 4-х частин майнового опису. Так, перше присвячено обмундируванню: “Мундиры с аксельбантами: 34; шаровары — 68; шинели — 34; фуражки — 34...”³⁹. Другий подає опис спорядження, озброєння, безстрокових речей, іншого майна: “портупей плечевых черной кожи с прибором желтой меди (в 1879 г. по штату положено — 34, 1879 — 28; поясных ремней с черной кожи с пряжками с желтой меди (в 1885 — 29, убыль — 2) ...”⁴⁰.

У третьому подано перелік ікон, книг бібліотечного фонду: “Образ Вознесения Господня в золоченой раме (в 1899 г. — 1); Бронзовая позолоченная лампада (1897 — 1); Практическое руководство для жандармских унтер-офицеров капитана Петрова издания 1878г...”⁴¹.

У четвертому майновому подано перелік канцелярського майна: “Портрет Государя Императора Николая II в золотой раме — в 1895г. — 1; портфелей для канцелярий станционных унтер-офицеров (“Парусиновых” в 1885 — 16; “Шагреневой кожи” в 1891г. — 7, в 1899 — 2)...”⁴².

Станом на червень 1915 р. Фастівське відділення дислокувалося на ст. Бобринська і фактично контролювало найбільшу ділянку залізничного покриття (458 верст 455 сажнів) з 13 підконтрольних Київському жандармському поліційному управлінню залізниць відділень. До Фастівського відділення входили залізничні ділянки: від станції Фастів до прикордоння з Південною залізницею поряд з станцією Знамянка і Черкаська гілка від станції Бобринська до станції Сміла не включаючи її напрямки: від станції Миронівка до Ржищева, з гілкою до

³⁷ ЦДІАУК. — Ф. 285. — Оп. 1. — Спр. 186. Опись имущества Фастовского отделения Киевского Жандармского Полицейского Управления железных дорог. — Арк. 194–195.

³⁸ Там само. — Арк. 194.

³⁹ Там само. — Арк. 40–64.

⁴⁰ Там само. — Арк. 69–70.

⁴¹ Там само. — Арк. 106–110.

⁴² Там само. — Арк. 148–190.

Кагарлика; Богуславську від станції Миронівка до Богуслава; Таращанська від станції Рокитне до станції Ставище з гілкою до станції Тараща і Чигиринська, від станції Фундукліївка до Чигирина. Начальник відділення — підполковник Юлінець, вахмістрів 1, унтер-офіцерів 42, квартирування станція Бобринська⁴³.

У роки Першої світової війни Південно-Західна залізниця набуває важливого стратегічного значення. Адже, фактично сполучала тиллові та фронтові губернії Російської імперії. Такий стан речей вимагав посиленого контролю на залізницях, який покладался на плечі чинів транспортної жандармерії, у тому числі й військовослужбовців Фастівського ЖПУЗ. Так, у своєму наказі очільнику Фастівського відділення начальник Київського ЖПУЗ полковник О. Левандовський вимагав: “К словесному разъяснению, приказываю о всех случаях смерти военнопленных в районе участка станции Фастова до Мироновки доносить мне с указанием имени, фамилии, части войск и вероисповедания умершего, представляя индивидуальные карточки, имеющиеся при каждом солдате иностранной армии. Приказом главного начальника снабжений армии Юго-Западного фронта от 8-го сего июля за №400 п.2 воспрещается пребывание в военно-санитарных поездах посторонних лиц, в том числе и родственников лиц служебного персонала поезда. Предписываю в случае обнаружения немедленно представлять таковых вместе с протоколом комендантом станции, о чем мне доносить”⁴⁴.

Оскільки станція Бобринська була вузловою і територіально розташовувалася безпосередньо на перетині залізничних шляхів у центрі українських губерній (поблизу сучасного міста Сміла, Черкаської області), то велика кількість залізничних ешелонів з евакуйованими з фронтової зони вантажами зупинялися тут на перевірку, яка лягала на плечі військовослужбовців Фастівського відділення Київського ЖПУЗ, які мали здійснювати нагляд та перевірку прибулих з Галичини вагонів. Про це свідчить наказ по відділенню № 44 начальника Фастівського відділення, підполковника Юлінца від 24 липня 1915 р.: “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 понятих. 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

⁴³ Список общего состава чинов отдельного корпуса жандармов исправлен по 1 июня 1915 г. — Петроград, типография отдельного корпуса жандармов, 1915. — С. 108.

⁴⁴ ЦДІАУК. — Ф. 285. — Оп. 1. — Спр. 874. Дело по описи №1 унтер-офицера Фастовского отделения Киевского жандармского полицейского управления железных дорог. К Руководству. — Арк. 434.

закрытых помешениях под особой стражей наблюдения жандармского унтер-офицера в преть до особого распоряжения. 4) Грузы воинские прибывшие по документам принадлежащие частям или учреждениям по установлении с точностью и несомненностью их принадлежности означенным частям подлежат по требованию немедленной выдаче...»⁴⁵.

Ці документи дають змогу зрозуміти, наскільки важливим було безпечне та безперервне функціонування залізничного транспорту у період Першої світової війни. Фастівське відділення в силу свого географічного розташування на перетині шляхів залізничного сполучення мало цілодобово забезпечувати необхідний контроль за порядками на станціях та залізниці (нагляд за військовими вантажами, вагонами з військовополоненими тощо). Фастівське відділення Київського ЖПУЗ проіснувало до 1917 р., коли постановою Тимчасового уряду від 10 березня було ліквідовано Окремий Корпус жандармів⁴⁶.

Таким чином, Фастівське відділення Київського ЖПУЗ було досить важливим структурним підрозділом у системі спеціальних правоохоронних органів українських губерній Російської імперії. Засноване у період модернізації (листопад 1876 р.) успішно виконувало свої функції підпорядковуючись у системі ОКЖ Київському потім Кременчугському потім знову Київському ЖПУЗ. Фастівсько-Бобринська лінія входила до складу Південно-Західних залізниць і відіграла важливе значення в системі залізничних сполучень Російської імперії, адже сполучала цукрові заводи Наддніпрянщини з іншими містами українських губерній. У роки Першої Світової війни до основних повноважень жандармів Фастівського відділення додалися спеціальні: організація безпеки військових вантажів, нагляд за біженцями та полоненими з фронтової зони. Через дислокування штаб-квартири відділення на перетині важливих залізничних шляхів сполучень (ст. Бобринська та Біла Церква) у залізничних жандармів було завжди багато роботи. Начальники відділення тісно співпрацювали з міською та губернською адміністраціями, адже звіти по деяких справах мали надходити безпосередньо губернатору чи начальнику ГЖУ, що підтверджує важливу роль транспортної жандармерії правоохоронній та адміністративній системі управління містами та губерніями. Загалом Фастівське відділення Київського ЖПУЗ функціонувало аж до березня 1917 р. і мало територіально найбільшу підконтрольну залізничну ділянку. Виявлений нами в Центральному державному історичному архіві України м. Києва, опис Фастівського відділення Київського ЖПУЗ, дозволив через реконструкцію реалій повсякденності показати деталі побуту і, до якоїсь міри, розкрити рівень матеріально-технічного забезпечення роботи жандармсько-поліцейного відділення, як основного структурного підрозділу транспортної жандармерії в містах українських губерній Російської імперії.

⁴⁵ ЦДІАУК. — Ф. 285. — Оп. 1. — Спр. 874. Дело по описи №1 унтер-офицера Фастовского отделения Киевского жандармского полицейского управления железных дорог. К Руководству. — Арк. 455.

⁴⁶ ЦДІАУК. — Ф. 278. — Оп. 1. — Арк. 1.

REFERENCES

1. Honcharova, Yu. V. (2000). Zhandarmskiye polytsejskiye upravleniia zheleznykh doroh: dyss., 1867–1917 hh. [Gendarme police departments of railways] (*Candidate's thesis*). Moscow. [in Russian].
2. Eroshkyn, N. (1960). Ocherky ystoryy hosudarstvennykh uchrezhdenyj dorevoliutsyonnoj Rossyy. Moscow.: Vysshaia shkola [in Russian].
3. Zajonchkovskij, P. (1978). Pravytel'stvennyj apparat samodержavnoj Rossyy v XIX veke. Moscow. [in Russian].
4. Kravchenko, N., Chyhovs'ka, L., & Nelina T. (2004). Fastivschyna: storinky istorii (vid davnyiny do 20-kh rokiv XXst.) Fastiv: Fastiv's'kyj derzhavnyj kraieznavchyj muzej. [in Ukrainian].
5. Lytvyn, V. (2005). Istoriiia Ukrainy. U 3-kh tt. T. 2: Kinets' XVIII — pochatok XX st. — K.: Vydavnychyj dim “Al'ternatyvy” [in Ukrainian].
6. Mamleeva, D.R. (2010). Orhanyzatsyonno-pravovye formy deiatel'nosti transportnoj polytsyy Rossyy v XX veke: ystoryko-pravovoe yssledovanye [Organizational and legal forms Russian traffic police activities in the XIX century: historical and legal research] (*Extended abstract of Candidate's thesis*) Moscow. [in Russian].
7. Orzhekhovskij, I. (1982). Samoderzhavnye protyv revoliutsyonnoj Rossyy (1826–1880 hh.). Moscow. [in Russian].
8. Omel'chenko, I.K. (1999). Politychna politsiia Rosijs'koi imperii i Ukraina (sередyna XX st.). Kyiv: In-t derzhavy i prava im. V.M. Korets'koho NAN Ukrainy [in Ukrainian].
9. Pan'ko, V. (2006). Orhanyzatsyonno-pravovye osnovy funktsyonyrovanyia zheleznodorozhnoj zhandarmeryy v dorevoliutsyonnoj Rossyy y ee deiatel'nost' po protyvodejstviyu prestupnosti: istoryko-pravovoj aspekt: [Organizational and legal bases of functioning train the Gendarmerie in pre-revolutionary Russia and its activities to combat crime: Historical and law aspect] (*Extended abstract of Candidate's thesis*). St-Peterburg [in Russian].

Дата надходження до редакції: 14.07.2016.