

3. Национальный архив Республики Саха (Якутия). — Ф. 414 (торговый дом «Коковин и Басов»). — Оп. 1.

4. Рабинович Г. Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал в экономике Сибири конца XIX — начала XX вв. / Г. Х. Рабинович. — Томск, 1975. — 357 с.

5. Реформатор земли Якутской губернатор Иван Иванович Крафт. 1906–1913: фот., док. / сост. А. А. Калашников. — Якутск : Медиа-холдинг «Якутия», 2011. — 376 с.

6. Старцев А. В. Русская торговля в Монголии (II половина XIX — начало XX вв.) / А. В. Старцев. — Барнаул : Изд-во Алт. гос. ун-та, 2003. — 306 с.

7. Энциклопедический словарь по истории купечества и коммерции Сибири: в 2-х т. / отв. ред. Д. Я. Резун. — Новосибирск : Академическое изд-во «Гео», 2012. — Т. 1 : А-Л, 2012. — 450 с.

Информация об авторе

Кушнарёва Маргарита Дмитриевна — кандидат исторических наук, доцент, доцент, кафедра истории России, Иркутский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Карла Маркса, 1, e-mail: rita270880@mail.ru.

Author

Kushnareva Margarita Dmitrievna — PhD in Historical Sciences, Associate Professor, Candidate for a Doctor's Degree, Chair of Russian History, Irkutsk state University, 1, Karl Marks Str., 664003, Irkutsk, e-mail: rita270880@mail.ru.

УДК 340 (09)
ББК 67.3

А. В. МУРАТОВА

ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ ЧИТИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ЗАБАЙКАЛЬСКОГО ЖАНДАРМСКО-ПОЛИЦЕЙСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (1899–1917)

Анализируется история создания и деятельности жандармских Управлений. Исследован аспект деятельности жандармов на Забайкальской железной дороге.

Ключевые слова: политическая полиция, органы жандармерии, нормативно-правовые акты, становление Забайкальской железной дороги.

A. V. MURATOVA

THE HISTORY OF THE CHITA BRANCH OF THE TRANSBAIKALIAN GENDARMERIE-POLICE DEPARTMENT TRANSBAIKALIAN RAILWAY (1899–1917)

Analyzes the history and activities of the gendarmerie. Researched aspect of gendarmes on the Transbaikalian railway.

Keywords: political police, the gendarmerie, the normative-legal acts, the formation of the TRANS-Baikal Railways.

К началу XX в. в России сложилась система спецслужб, обеспечивающих внутреннюю государственную безопасность Российской империи. Однако нарастающие в обществе противоречия требовали создание специальных силовых министерств и ведомств, в частности тайной полиции и жандармерии.

Политическая полиция Российской Империи того времени была представлена Отдельным корпусом жандармов, войсковым подразделением специального назначения в Русской императорской армии, военные чины которого составляли основу жандармско-полицейских учреждений Российской Империи вплоть до 1917 г.

Вооруженной силой III Отделения собственной Его Императорского Величества канцелярии, необходимой для проведения силовых операций, был корпус жандармов, созданный 28 апреля 1827 г. «Положением о корпусе жандармов». Он состоял из жандармских округов, которые делились на отделения [2, с. 14]. Отдельный корпус жандармов был учрежден тем же Положением. По инспекторской, строевой и хозяйственной части Отдельный корпус жандармов входил в систему Военного министерства. По контрольной части, организации и ведении политического розыска, проведению дознаний и другим вопросам учреждения Отдельного корпуса жандармов (губернские жандармские управления, охранные отделения и др.) подчинялись III Отделению собственной Его Императорского Величества канцелярии до 1880 г., а затем Департаменту полиции Министерства внутренних дел.

Первоначально, жандармы имели собственный состав в Санкт-Петербурге и Москве, где они были подчинены местным обер-полицмейстерам. В губернских городах жандармы располагались в составе Гарнизонных батальонов, а в портовых городах числились в составе Служащих инвалидных команд.

25 июня 1826 г. учреждена должность Шефа жандармов, на которую был назначен генерал-адъютант Его Императорского Величества, генерал-лейтенант Александр Христофорович Бенкендорф и в течение двух следующих лет все жандармские учреждения перешли под его юрисдикцию. Именно по его предложению главным делом жандармов должна была стать борьба со злоупотреблениями во власти, не взирая на лица, чины и звания [4, 15].

27 апреля 1846 г. был образован временный Жандармский эскадрон, назначенный для полицейского надзора на Санкт-Петербургско-Московской железной дороге, и откомандированный от Корпуса жандармов в полное распоряжение главного начальника железной дороги. В 1847 г. на основе этого эскадрона было создано Полицейское управление Санкт-Петербургско-Московской железной дороги, и его первым начальником стал полковник Корпуса жандармов Карл Егорович Тизенгаузен.

С дальнейшим развитием железнодорожного транспорта в России в 1860-е гг. создается целая сеть железнодорожной полиции. 27 июля 1861 г. было утверждено «Положение о Полицейских управлениях на Санкт-Петербургско-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорогах», в соответствии с которым на железнодорожные управления возлагались функции наблюдения за точным исполнением рабочими и подрядчиками их взаимных обязательств, обеспечение сохранности имущества и порядка на железнодорожных станциях, рассмотрение жалоб рабочих, подрядчиков, служащих, проезжающих и проживающих на железных дорогах, контроль за паспортами.

В 1866 г. полицейские управления на железных дорогах получили наименование «Жандармские полицейские управления железных дорог» (далее ЖПУЖД). До 1866 г. эти управления подчинялись министру путей сообщения, а 31 декабря 1866 г. все ЖПУЖД были изъяты из ведения Министерства путей сообщения и по закону «Об обязанностях и подчинении жандармских полицейских управлений железных дорог» полностью подчинены шефу жандармов.

Права и обязанности ЖПУЖД были расширены, они должны были исполнять обязанности общей полиции, пользуясь всеми присвоенными ей правами. Район действия ЖПУЖД простирался на всю территорию, отведенную под железные дороги, на все находившиеся на этой полосе постройки и сооружения. Они занимались «охранением внешнего порядка, благочиния» и общественной безопасности в районе действия ЖПУЖД. Первые губернские жандармские управления были созданы в 1867 г. для политического сыска, производства дознаний по государственным преступлениям в пределах их губерний.

К началу XX в. в России сложилась система спецслужб, обеспечивающих внутреннюю государственную безопасность Российской империи. Ее становым хребтом становится министерство внутренних дел, важнейшей функцией которого была борьба с революционными движениями и либеральной оппозицией. Специально же этим занимался Департамент полиции, являвшийся «наследником» «III отделения Его Императорского Величества Канцелярии». При этом 59 штатских чиновников Особого отдела Департамента полиции осуществлял общее руководство политическим розыском. Непосредственными же исполнителями их указаний были около 16 тыс. офицеров и нижних чиновников Отдельного корпуса жандармов. Шефом корпуса был министр внутренних дел.

Отдельный корпус жандармов делился на три части. Первая состояла из имевшихся в каждой губернии жандармских управлений, которые следили за политическим порядком на территории своих губерний, вели дознание и расследование.

Вторая часть корпуса была сведена в жандармские управления и несла службу в полосе железных дорог, выполняя функции общей и по-

литической полиции. Третья часть, жандармские дивизионы, существовала во всех губерниях, и подчинялась как непосредственно министру внутренних дела, так и военным губернаторам. Для усиления борьбы против появляющихся новых политических партий и террористического движения в недрах Департамента полиции создали отделения по охране общественной безопасности и порядка, на которую были возложены обязанности по выявлению действующих против самодержавия [1, с. 21–22]. С организацией охранных отделений функции губернских жандармских управлений меняются и за ними остается, главным образом, производство дознаний по политическим делам.

Читинскому исследователю А. Куликову удалось обнаружить в государственном архиве Читинской области приказ от 30 марта 1899 г. № 25 по Отдельному корпусу жандармов, по которому было «предписано образовать для жандармского полицейского надзора полицейское управление Сибирской железной дороги на строящейся Забайкальской железной дороге от пристани Мысовой восточного берега Байкала до г. Сретенска и на двух ветках — к реке Селенге и к Маньчжурской границе. В состав управления вошли две железные дороги: Забайкальская и Кругобайкальская. Штат жандармского политического надзора был невелик. Он состоял из начальника Управления, адъютанта, писаря, начальников отделений, вахмистров и трех десятков унтер-офицеров» [2, с. 34]. В составе Забайкальской железной дороги было 6 отделений: Забайкальское, Верхнеудинское, Яблоновское, Читинское, Сретенское, Карымское.

Поскольку Чита являлась важнейшим железнодорожным узлом, а размещенные здесь депо и главные железнодорожные мастерские — самыми крупными промышленными предприятиями области (на них работало до 5 тыс. человек), жандармские офицеры играли здесь заметную роль [1, с. 23]. Штаб-квартира Читинского отделения располагалась в г. Чите. Отделение возглавил начальник, в подчинении которого состояли вахмистр и 15 унтер-офицеров.

Краевед В.Г. Лобанов утверждал: «С проведением в Читу Великого железнодорожного пути на территории, прилегающей к вокзалу, было построено одноэтажное здание для размещения жандармского управления Амурской железной дороги. Начальником отделения в Чите был назначен прикомандированный к Штабу Отдельного корпуса жандармов ротмистр был Борис Павлович Никольский и Григорий Николаевич Ребиндер» [3].

Задачей отделения ставилось: «пресечение и предупреждение преступлений, направленных к нарушению государственного строя», поимка злоумышленников, розыск похищенного, раскрытие преступлений, охрана внешнего порядка и общественной безопасности. Деятельность отделения распространялась на полосу земли, отчужденной под железную дорогу и на все, находящиеся на этой полосе, постройки и сооружения. Все полицейские отделения в своей деятельности были тесно свя-

заны со служащими железной дороги, которые были обязаны оказывать железнодорожной полиции содействие.

Статья 692 книги III Свода Военных Постановлений 1869 г. гласила: «Жандармские полицейские управления железных дорог несут все обязанности и пользуются всеми правами наружной полиции, принимая участие в охране внешнего порядка и в предупреждении и пресечении нарушений общественных благочиния и общественной безопасности на определенных районах по железным дорогам».

В ст. 47 Устава Уголовного Судопроизводства было установлено: «Предметы ведомства жандармских полицейских управлений железных дорог касаются:

- исполнения обязанностей по делам судебного ведомства;
- непосредственного участия и наблюдения за исполнением на железных дорогах публикой и служащими дороги правил и распоряжений, обеспечивающих внешний порядок и благочиние на железных дорогах или имеющих целью предупреждение и преследование совершающихся на оных преступных действий;
- исполнения обязанностей, возложенных Общим Уставом Российских железных дорог и подлежащими постановлениями, издаваемыми в развитие него;
- исполнения обязанностей по делам военного ведомства, казенного управления и департамента полиции и содействия в подлежащих случаях лицам правительственных, земских и общественных учреждений;
- осмотра паспортов в некоторых пограничных пунктах Империи;
- непосредственного и исключительного руководства на местах делом охраны императорских поездов при Высочайших путешествиях и связанного с этим постоянного наблюдения за составом железнодорожных служащих, в отношении политической их благонадежности, и ведения алфавитных паспортных книг;
- исполнения особо данных через начальство инструкций и указаний для действия в известных случаях;
- производство дознаний по политическим делам и переписок по охране».

Повседневная жизнь сотрудников — охрана общественного порядка на вокзалах, станциях, борьба с хищениями грузов, побегам арестантов и дезертиров, провозом безбилетных пассажиров. Жандармы участвовали в поиске людей, пропавших без вести, детей и душевнобольных. Также в их функции входило отслеживание бомбистов, политически неблагонадежных лиц, списки которых департамент полиции регулярно высылал на места. Одна из первостепенных и важнейших задач — охрана императорских поездов.

Железнодорожные жандармы следили за чистотой на платформах и в станционных помещениях, вели наблюдение за целостностью железнодо-

рожных линий и сооружений, ограждали дорогу от посторонних лиц, оказывали помощь попавшим под колеса паровоза, при крушении поездов.

Одной из основных задач была борьба с уголовной преступностью. Однако, в составе управления не было органа, который бы занимался оперативно-розыскной работой, поэтому акцент в работе делался на формы, связанные с методом личного сыска. Должностные инструкции железнодорожной жандармерии устанавливали высокие профессиональные и нравственные требования [3].

В целях предупреждения преступности, каждый унтер-офицер должен был знать всех служащих своего участка, а также ямщиков и извозчиков, занимавшихся извозом у станций и вокзалов; вести учет ранее осужденных лиц, которые проживали как на участке обслуживания, так и в близлежащих к железной дороге населенных пунктах.

Унтер-офицеры должны были регулярно обходить участок обслуживания. При этом их полномочия в части расследования и профилактики преступлений были довольно широки. Они имели право проверить исправность люков, запоров и дверей вагонов, ограничить доступ к погрузке посторонних лиц, могли присутствовать при наложении пломб, вторичном осмотре пломб и замков перед отправлением поезда, проверить в присутствии понятых сохранность груза. При выявлении финансовых злоупотреблений во взаимодействии с начальником станции проверить документы, отражающие перемещение принятых к перевозке грузов, ведение учетных книг, счетов, документов, собрать информацию об образе жизни, уровне расходов материально-ответственных лиц.

Выполнение задач требовало высокого уровня знаний, умения разбираться в чисто технических вопросах.

Начальник отделения обязан был объезжать свой район раз в месяц. В соответствии с должностными обязанностями он должен был основательно знать технические условия каждой версты железнодорожного пути и движения, производящегося на нем, расположение железнодорожных зданий и построек на прилегающей к полотну местности. Кроме того, он обязан был изучить «места железнодорожного пути, вызывающие по каким-либо причинам принятие особых предосторожностей для движения поездов и безопасности публики; состояние технической профили пути, высоту насыпей, глубину выемок, размеры закруглений, в особенности малых радиусов, большие подъемы, места пути, наиболее подверженные влияниям атмосферы и почвы, снежным заносам, наводнениям, оползням, пучинам и ... прочия сведения о железнодорожной службе и деятельности, связанные с делом полицейского наблюдения».

Унтер-офицерский состав обязан был досконально знать общий устав российских железных дорог, правила технической эксплуатации, а также владеть некоторыми железнодорожными профессиями. Так, в случае необходимости унтер-офицеры должны были уметь телеграфиро-

ровать, разогреть паровоз, развести пары, вывести паровоз из депо, подвести к крану и набрать воды, проделать все положенные маневры, взять состав и вести поезд.

Вплоть до 1906 г. жандармские полицейские управления железных дорог были отстранены от политической деятельности и не принимали непосредственного участия в производстве дознаний по государственным преступлениям, в политическом розыске и наблюдении.

Только в 1906 г. в связи с дальнейшим ростом революционного движения и активным участием в нем рабочих и служащих на железных дорогах правительство привлекает жандармские политические управления железных дорог к деятельности, направленной на борьбу с народными выступлениями.

Приказом от 28 июля 1906 г. № 145 на чинов жандармских полицейских управлений железных дорог были возложены обязанности производства дознаний обо всех «преступных действиях» политического характера, совершенных в полосе отчуждения железных дорог. При производстве дознаний начальники ЖПУ железных дорог подчинялись начальникам местных губернских жандармских управлений. На железных дорогах был создан также секретно-агентурный надзор, что обязывало ЖПУ железных дорог иметь собственную секретную агентуру.

В целом деятельность сотрудников жандармских полицейских подразделений заслуживает высокой оценки. Большинство сотрудников были знатоками своего дела, многие являлись участниками боевых действий, в прошлом имели боевые награды, а также награды за добросовестную службу на поприще жандармско-полицейской службы.

В приказе № 379 по Отдельному корпусу жандармов от 16 декабря 1913 г. говорится: «Унтер-офицеру Ивану Титовскому за спасение 5 августа 1913 г. на станции Приисковая от опасности быть раздавленным поездом мещанина Бориса Карасика, Всемилоштивейше пожалована серебряная медаль с надписью «За спасение погибавших» для ношения на груди на Владимирской ленте и сверх того — пять рублей».

Деятельность жандармских полицейских управлений железных дорог значительно осложнялась сохранившимся со времени создания их двойственным правовым положением.

К февралю 1917 г. железнодорожная жандармерия по-прежнему в наблюдательной и оперативно-розыскной деятельности подчинялась департаменту полиции, а по строевой, хозяйственной и инспекторской части была подведомственна Отдельному корпусу жандармов. Т.е. осуществлявший руководство сыском департамент полиции не имел возможности влиять на личный состав жандармских железнодорожных управлений, который комплектовался штабом Отдельного корпуса жандармов. Существовавшая двойственность положения ослабила ведомство, отчасти внесла свою лепту и в поражение царского режима.

В 1917 г. по всей стране начался медленный, но верный распад правоохранительной системы. Временное правительство вынуждено было поспевать за революционными событиями и юридически закреплять ликвидацию силовых ведомств. 3 марта 1917 г. издано постановление «О замене полиции народной милицией с выборным начальством, подчиненным органам местного самоуправления». Одновременно, Временное правительство постановило упразднить особые гражданские суды, охранные отделения, Отдельный корпус жандармов, включая железнодорожную полицию [3].

В марте 1917 г. в Читу прибыли комиссары Временного правительства. На станции Чита ими сразу же были разоружены все станционные жандармы и вместо них поставлены часовые из прибывших с комиссарами войсковых частей. Вместо подразделений Забайкальского, Верхнеудинского, Яблоновского, Читинского, Сретенского, Карымского жандармского полицейских управлений железных дорог стали создаваться вооруженные отряды, в которые через некоторое время стали приниматься на службу бывшие жандармы и полицейские.

Таким образом, создание корпуса жандармов в России было обусловлено необходимостью борьбы государства с активно нарастающим ростом революционного движения. Создание жандармских управлений и их региональных отделений, в том числе на Забайкальской железной дороге, должно было обеспечить защиту основ государственного устройства, а так же усилить охрану общественного порядка и препятствовать распространению идей, противоречащих общим политическим воззрениям господствующего класса.

Список использованной литературы и источников

1. Баринов А. О. Стража: Очерки деятельности спецслужб России в Забайкалье в начале XX века (1901–1917) / А. О. Баринов. — Чита : Экспресс-издательство, 2008. — 252 с.
2. Куликов А. История образования и развития спецслужб Забайкалья до 1917 года: Исторический очерк / А. Куликов. — Чита, 2006.
3. Лобанов В. Г., Лобанов Г. П. Жандармы в Чите / В. Г. Лобанов, Г. П. Лобанов // Эффект. — 2000. — 10 мая.
4. Яковлева О. А. Откровенно о многом... / О. А. Яковлева. — Улан-Удэ : ОАО «Республиканская типография», 2003. — 344 с.

Информация об авторе

Муратова Алена Витальевна — аспирант, кафедра истории экономических и политических учений, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: Alena...mav@mail.ru.

Author

Muratova Alena Vitalievna — PhD student, Chair of Economic and Political Science History, Baikal State University of Economics and Law, 11, Lenina Str., 664003, Irkutsk, e-mail: Alena...mav@mail.ru.