

УДК 93:34

# К ВОПРОСУ О ВЗАИМОДЕЙСТВИИ ЖАНДАРМСКИХ ПОЛИЦЕЙСКИХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ВЕДОМСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ КУРСКОЙ ГУБЕРНИИ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА)

**ПЕТРЫКИН Николай Николаевич,**

аспирант, преподаватель кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта,  
Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина

**АННОТАЦИЯ.** В статье рассмотрены вопросы складывания взаимоотношений жандармской железнодорожной полиции и служащих Министерства путей сообщения в период массового транспортного строительства на территории Курской губернии. Отдельные аспекты взаимодействия рассмотрены с учетом особенностей хозяйствования на казенных и частных железных дорогах. На основе нормативных правовых документов конца XIX – начала XX вв., в том числе и «Общего устава Российских железных дорог», выделены подходы к взаимодействию жандармских полицейских с железнодорожной администрацией как в мирное время, так и в чрезвычайных обстоятельствах в ходе революции 1905–1906 гг. и Первой мировой войны. Выявлена роль жандармской железнодорожной полиции в обеспечении охраны общественного порядка и общественной безопасности на сети железных дорог Курской губернии.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** жандармские полицейские управления, железные дороги, железнодорожные служащие, Курская губерния.

**THE INTERACTION OF THE RAILWAYS GENDARME POLICEMAN DEPARTMENTS AND THE RAILROADS DEPARTMENTS WITHIN THE TERRITORY OF THE KURSK PROVINCE (THE LATTER HALF OF THE 19<sup>th</sup> CENTURY – IN THE EARLY 21<sup>st</sup> CENTURY)**

**PETRYKIN N.N.,**

Postgraduate Student of the Department of Transport Facilities Security,  
Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia

**ABSTRACT.** The article deals with the development of relations between the gendarme railway police and the employees of the Ministry of Railways in the period of mass transport construction within the territory of the Kursk province. Certain aspects of the interaction are considered taking into account the features of state and private railway managing. On the basis of the regulatory legal documents of the late XIX - early XX century, including the "General Charter of the Russian Railways", the approaches to the interaction of gendarme policemen with the railway administration both in peacetime and emergency situations during the 1905-1906 revolution and the First World War were highlighted. The role of the gendarme railway police in ensuring the protection of public order and ensuring public safety on the railway network of the Kursk province is revealed.

**KEY WORDS:** gendarme police departments, railways, railway employees, Kursk province.

С момента строительства железных дорог в России возникла необходимость охраны общественного порядка, народного благочиния в зоне отчуждения. Именно в этот период происходило складывание структуры, функциональных обязанностей жандармской железнодорожной полиции, которые отражали изменение в политической, социально-экономической жизни, в формах хозяйствования, что наложило отпечаток на отношения данной правоохранительной структуры и железнодорожного ведомства. Жандармские полицейские управления железных дорог действовали в условиях различных форм собственности обслуживаемых предприятий и опыт их функционирования содержит немало положительных моментов.

Среди исторических публикаций явно преобладают исследования одной из сторон: или деятельности железнодорожных жандармов, или истории железнодорожного дела. Железная дорога, ее инфраструктура рассматривается как сфера приложения усилий железнодорожных жандармов, хотя процесс взаимодействия включал административные, кадровые, оперативные, политические и другие взаимообусловленные аспекты и вносил коррективы в деятельность каждой из сторон. Особняком в ряду исследований стоят работы С.Б. Глушаченко, который более четко обозначил вопрос содействия служащих железной дороги жандармерии [1]. Чтобы яснее понять специфику деятельности железнодорожных жандармов, нужно рассмотреть, как создавался объект обслуживания – железнодорожный транспорт.

В 1860-е гг. в России развернулось массовое железнодорожное строительство. В 1862 г. вступив-

© Петрыкин Н.Н., 2018

Информация для связи с авторами: [mikolashka@mail.ru](mailto:mikolashka@mail.ru)

ший в должность главного управляющего путями сообщений П.П. Мельников, бывший руководитель строительства железной дороги «Санкт-Петербург – Москва», впервые поставил вопрос о сравнительных преимуществах казенного и частного железнодорожного строительства. Сам он склонялся к казенному способу строительства и эксплуатации железных дорог, которые должны были способствовать развитию торговли и промышленности, распространению народного просвещения и обеспечению безопасности государства. Он считал, что нужно пренебречь первоначальными убытками казны и руководствоваться в основном стратегическими интересами. Мысль П.П. Мельникова заключалась в том, чтобы рациональной организацией работы опровергнуть существовавшее убеждение о дороговизне строительства железных дорог в России.

С точки зрения обороноспособности страны императором Александром II была создана особая комиссия для рассмотрения отчета П.П. Мельникова об управлении ведомством путей сообщения. Комиссию возглавил Г.А. Чевкин, председатель департамента государственной экономии Государственного совета и экс-глава ведомства путей сообщений. В заключении комиссии особо отмечалась необходимость быстрого и масштабного строительства железнодорожных путей. Ставилась задача – соединить центральные губернии с южными, с Черным, Азовским морями. Исследовался также на основе опыта европейских государств вопрос о сравнительных преимуществах частной и казенной постройки дорог.

Комиссия вынесла заключение: «... необходимо обратиться к частным капиталистам, но этим не ослабляется необходимость постройки железных дорог за счет казны. Все дело в том, чтобы одновременно с этим правительство всеми зависящими от него средствами озаботилось привлечением частных компаний к строительству наших железных дорог» [2]. Предложения комиссии были положены в основу деятельности Комитета министров, ведомств путей сообщения и финансов по развитию железных дорог. С участием военного ведомства правительство определило главные магистрали для скорейшего строительства. Утверждалась система финансовых и административных мер для обеспечения успеха железнодорожного строительства до конца 1870-х гг.

При Александре II Главное управление путей сообщения было преобразовано в Министерство, каждая казенная и частная дорога начинала составлять и утверждать в правительстве эксплуатационные сметы. Развивалась нормативная база выдачи разрешений на концессии. Пробудившаяся предприимчивость в строительстве железных дорог была названа концессионной горячкой до конца 70-х годов. Необходимость привлечения частного капитала в среду железнодорожного строительства обусловила изменение отношения государства, в том числе силовых ведомств, к предпринимательству, выработку регулирующих правовых норм.

Строительство дорог частными капиталистами обходилось для государства дешевле, если бы при прочих равных условиях та же работа проводилась за счет казенных средств, однако и в том и в другом случае денежные средства расходовались зачастую неэффективно. При «колоссальных взятках» и «неофициальной цене концессии» дороги строились очень быстро, основная цель была «продать ее и взяться за новую линию» [3].

Владельцы частных дорог не могли договориться между собой о взаимном использовании подвижного состава, о срочности доставки тех или иных грузов. К 1880-м гг. стало необходимо более четкое нормативное правовое регулирование концессирования, на смену частного управления железнодорожным хозяйством пришло государственное. Министр путей сообщения инициировал введение монополии государства на установку железнодорожных тарифов. Как видим, тот или иной способ строительства или эксплуатации железных дорог преобладал в зависимости от экономической конъюнктуры, взглядов экономических деятелей. Если в 1871–1880 гг. большая часть железных дорог находилась в руках частных корпораций, то с 1881 г. на протяжении ряда лет (до 1889 г.) железные дороги стало интенсивно выкупать правительство. При С.Ю. Вите число частных железных дорог сократилось почти втрое. В 1892 г. (время назначения С.Ю. Вите на пост министра финансов) частным акционерам принадлежало более 70% железных дорог. Ко времени его отставки в 1903 г. соотношение стало противоположным, казенными были почти 70% дорог.

Активному строительству железных дорог в Курской губернии в 60–90-е гг. XIX в. способствовало географическое положение губернии: через Курск проходил самый прямой путь из центра на юг, в промышленные районы Донбасса. Курская губерния, оставаясь аграрной, активно включалась в рыночные отношения. Еще в начале 1857 г. П.П. Мельников предложил первый проект строительства железной дороги от Москвы до Курска (502 версты). В декабре 1862 г. и январе 1863 г. проект обсуждался в Высочайшем присутствии царя и получил поддержку.

Планировалось привлечение частного российского и иностранного капитала. В июле 1863 г. был заключен договор с английской акционерной компанией на постройку железной дороги через Курск, Харьков до Севастополя, но в указанные сроки компания не смогла выполнить свои обязательства и договор был расторгнут. Поэтому в 1864 г. было решено приступить к строительству линии от Москвы до Курска за счет казенных средств.

7 сентября 1868 г. началось регулярное движение от Москвы до Курска. Концессию на строительство железной дороги от Курска до Харькова получило акционерное общество, председателем которого был купец I гильдии С.С. Поляков. Правительство предоставило ссуду на 9 млн рублей и получило право выкупа железной дороги после 20 лет ее эксплуатации обществом. Курско-Харьково-Азовская железная дорога была создана как частное предприятие, 1 февраля 1890 г. была выкуплена и принята на баланс государства. Управление дороги размещалось в Харькове.

Очевидно, что в ходе железнодорожного строительства в Курской губернии отражались все общероссийские процессы. В 1893 г. железнодорожное сообщение получили восточные уезды Курской губернии. В результате объединения Грязи-Царицынской и Козлово-Воронежско-Ростовской железных дорог была образована Юго-Восточная дорога. Акционерным обществом Юго-Восточных железных дорог осуществлялась прокладка новых линий. Среди них была линия «Елец-Валуйки», которая была сдана в эксплуатацию 1 октября 1897 г. В пределах Курской губернии она имела длину 96,5 верст.

Московско-Киевско-Воронежская железная дорога не была выкуплена в казну вплоть до 1917 г., хотя попытки обсудить этот вопрос предпринимались в Государственной думе. Основное назначение дороги состояло в обслуживании потребностей центрально-черноземных губерний в части перевозки хлебов и других сельскохозяйственных товаров в портовые города России. Кроме того, дорогу рассматривали в качестве дополнительного резерва военных перевозок.

В Курской губернии широкое развитие получили и железные дороги местного значения. В 1896 г. Белгород был соединен 43-верстовой веткой с Волчанском. От нее шли ветки на Шебекино и Воткино, где располагались сахарные заводы и другие предприятия. Белгород-Сумская железная дорога (93 версты) была построена в 1898–1901 гг. по инициативе и на средства сахарозаводчиков Терещенко, Юсупова и др.

К началу XX в. Курская губерния обладала довольно густой железнодорожной сетью. Из 15 уездных центров губернии 11 имели железнодорожное сообщение, из них наиболее обеспеченными в этом отношении были Курск, Льгов, Рыльск, Белгород, что оказало значительное социально-экономическое влияние на их развитие. Так, к началу XX в. по отношению к 60-м гг. XIX в. население Курска возросло в 2,7 раза (1861 г. – 28 205 чел.; 1897 г. – 75 721 чел.), Нового Оскола – в 6 раз, Старого Оскола – в 2 раза, Белгорода – в 2,2 раза [4]. Соответственно, с развитием железных дорог на территории губернии изменялась и сеть жандармских железнодорожных подразделений.

Криминогенная ситуация на железных дорогах и в пристанционных населенных пунктах была непростой. Строительство требовало значительного числа рабочих, основная масса которых была занята на сооружении земляного полотна. В основном это были малоземельные крестьяне из той же местности, но было много и тех, кто прибывал издалека. На стройках процветало казнокрадство, хищения, жестокая эксплуатация, задержки выплат зарплат, возникли проблемы с обеспечением правопорядка. Изначально правопорядок на железнодорожном транспорте обеспечивали жандармские команды и эскадроны. Они не имели единого руководящего центра, нормативного регулирования, финансировались МПС, являлись ведомственными силовыми органами. Зависимое положение сковывало инициативу жандармов, толкало на пассивное исполнение обязанностей: железнодорожных служащих старались не трогать даже в тех случаях, когда они были виновны в правонарушениях и происшествиях.

Изменение статуса жандармских железнодорожных полицейских путем полного подчинения Корпусу жандармов внесло серьезные коррективы во взаимоотношения полицейского и железнодорожного ведомств. Жандармские полицейские подразделения железных дорог (далее – ЖПУ ж.д.) стали активно приспосабливаться к новым условиям несения службы. Железнодорожные жандармы стали более самостоятельными, требовательными к служащим железных дорог, к выполнению ими служебных обязанностей. Однако отсутствие четкого нормативного регулирования полномочий ЖПУ ж.д. ограничивало инициативу жандармов, провоцировало конфликтные ситуации с железнодорожными агентами. Коренным образом взаимоотношения изменились с утверждением 12 июня 1885 г.

«Общего устава Российских железных дорог». «Полицейские железнодорожные правила» входили в 3-й раздел «Общего Устава Российских железных дорог» и подразделялись на «Правила для публики» (глава I, статьи 145–187 Общего Устава) и «Правила для железной дороги» (глава II, статьи 145–164) [5].

Реформы носили противоречивый характер, зачастую наталкивались на противодействие с обеих сторон. Железнодорожные жандармы были частью политической полиции, организованной на военный лад, при этом они выполняли функции общей полиции. Согласно статье 692 книги III «Свода военных постановлений», ЖПУ ж.д. несли «все обязанности и пользовались всеми правами наружной полиции, принимали участие в охранении внешнего порядка и предупреждении и пресечении нарушений общественного благочиния и безопасности на определенных районах железных дорог». Кроме того, особенностью службы в районе полосы отчуждения обуславливали и ряд специальных обязанностей, которые состояли в надзоре за соблюдением «Полицейских железнодорожных правил». Сами правила были направлены на обеспечение безопасности движения, для чего жандармы должны были наблюдать за целостностью пути и дорожных сооружений, не допускать к ним посторонних лиц, оказывать помощь пострадавшим при крушении и даже проверять качество продуктов в станционных буфетах [6, с. 3].

Сложность ситуации на железных дорогах предопределяла разнообразие совершаемых преступлений. Законом от 19 мая 1871 г. был закреплен порядок действий чинов ЖПУ ж.д. «по расследованию преступлений и проступков общего характера в подведомственных районах» [7]. Поскольку железнодорожный транспорт Курской губернии представлял собой разветвленную хозяйственную систему, в преступную деятельность втягивались не только непосредственные исполнители, но и соучастники из числа железнодорожных служащих, а также местные жители. Преступная деятельность и деятельность по выявлению и раскрытию были взаимосвязаны, взаимозависимы.

Определенные успехи в борьбе с преступностью были, однако назвать их выдающимися не представляется возможным. В составе ЖПУ ж.д. не было специального органа, приспособленного для оперативной работы (жандармам, например, было категорически запрещено переодеваться в гражданскую одежду для наблюдения и сыска). Вместе с тем не на всех железнодорожных станциях присутствовали жандармские унтер-офицеры, тогда как необходимость их присутствия была объективной, а там, где они находились, их количество не удовлетворяло запросам железнодорожников. 5 марта 1907 г. управляющий Московско-Курской железной дороги инженер Погорелко докладывал в Управление железных дорог о необходимости усиления Рышковского жандармского отделения двумя нижними чинами, мотивируя это тем, что «в последнее время в Курске было несколько случаев дерзких покушений на ограбление (речь о кассах)» [8, л. 307, 307об.]. 14 августа 1908 г. секретным письмом Курский губернатор докладывал Министру внутренних дел о разбойном нападении в ночь с 12 на 13 июля 1908 г. на станции «Рыльск» на дежурного по товарной конторе. Преступники, не получив никакого сопротивления, спокойно скрылись с места происшествия. В данном случае преступление

было раскрыто. В результате оперативной работы жандармских полицейских злоумышленники были задержаны на станции «Ворожба». При обыске у них были обнаружены револьверы: «У одного Маузера с 80, а у другого Парабеллум – с 18 патронами, под скамейкой вагона, в котором они ехали, найдено 4 бомбы» [9, л. 7, 7 об.]. Аналогичным образом было совершено вооруженное нападение на станции «Томаровка» Белгород-Сумской железной дороги, когда в 19 часов 11 декабря 1907 г. четверьмя неизвестными после только что отошедшего поезда (когда на станции остались только служащие), при угрозе револьверами у начальника станции и его помощника было похищено 3609 рублей. В раскрытие данного преступления были вовлечены чины местной полиции. Нападавшими оказались четверо местных жителей 18–20 лет [10, л. 7–8].

Ввиду ограниченности штатной численности жандармских полицейских на сети железных дорог приходилось перерабатывать инструкции по сопровождению грузов. Так, жандармским железнодорожным полицейским требовалось сопровождать лишь те поезда, которые перевозили ценности на сумму свыше 100 тыс. рублей. В связи с этим начальник Мармыжского отделения ЖПУ ж.д. 27 июля 1914 г. секретно писал начальнику Воронежской и Ливенской почтово-телеграфной конторы о необходимости уведомлять его заранее о выделении 1 или 2 жандармских унтер-офицеров в случае планируемой перевозки значительный денежный сумм, превышающих 100 тыс. рублей [11, л. 75, 75 об.].

Шифрованные депеши из Министерства путей сообщения, поступающие на Московско-Курско-Воронежскую железную дорогу, прямо говорили «о повторяющихся случаях хищений перевозимых по железным дорогам оружия и огнестрельных припасов», высказывалась острая необходимость в «принятии энергических мер по усилению охраны такого груза» [8, л. 313]. В связи с этим 14 апреля 1907 г. железнодорожным ведомством был издан приказ «О мерах против хищения оружия и боевых припасов на Московско-Киево-Воронежской железной дороге», в соответствии с которым начальникам железнодорожных станций предписывалось незамедлительно уведомлять жандармского унтер-офицера о всех фактах перевозки по их участку оружия, динамита, пороха, патронов, и, вместе с тем уведомлять о том телеграммой начальников жандармских полицейских отделений [8, л. 346].

В 1910 г. была издана брошюра с описанием способов хищений на железных дорогах. Внимание жандармов обращалось на то, что в кражах, мошенничествах почти всегда участвовали служащие железных дорог, и они должны включаться в число подозреваемых в первую очередь. Еще раньше, в конце XIX в. было введено в действие правило-постановление о приеме на работу на железную дорогу. Будущие железнодорожники перед приемом на службу обязаны были сдать паспорт в жандармское полицейское управление. После наведения справок о кандидате он становился на учет, на служащего заводилась регистрационная карточка, в которой делались отметки о самом регистрируемом и его близких родственниках. Позднее появилось предписание о том, что лица, допущенные для работы на дорожных сооружениях и телеграфных линиях, обязаны были иметь при себе специальные удостоверения за подписью начальника администрации дороги и начальника ЖПУ ж.д. В штабе

корпуса жандармов велся учет железнодорожных служащих, совершивших или подозреваемых в совершении преступлений на железной дороге. Организация работы на железнодорожном транспорте имела свои особенности, что накладывало отпечаток на характер отношений служащих и жандармерии. Железнодорожники подразделялись на постоянных (штатных), временных и поденных. Категория временных и поденных составляла почти половину работавших, а по службе пути – больше половины. Большинство рабочих числились временными, хотя на железной дороге работали давно. Перевестись из временных рабочих в постоянные можно было зачастую только по протекции или за взятку.

«На железнодорожном транспорте насчитывалось около 600 различных специальностей, профессий, должностей. В процентном отношении к общей численности железнодорожников паровозные машинисты, их помощники и кочегары составляли 4,6%, кузнецы, молотобойцы, слесари – 8%, кондукторский состав – 5,9%, стрелочники – 5%, составители поездов – 1,4%, ремонтные рабочие службы пути – 25%, путевые обходчики и переездные сторожа – 7,7%, дорожные и мостовые мастера, инженерно-технический персонал – 4,2%. Средняя зарплата железнодорожников достигала 37,9 рублей в месяц. У рабочих и служащих частных дорог месячный заработок был ниже, чем на казенных, но управленцы частных дорог получали больше в среднем на 14%. Относительно низкой была оплата труда путейцев казенных дорог – в 2 с лишним раза меньше, чем у работников служб тяги и связи» [12]. За провинность работники вносились в черные списки, практиковались массовые увольнения: ежегодно администрация увольняла до 25% стрелочников и 25% путевых сторожей [13].

В этих условиях жандармы принимали решения о допуске к службе на железных дорогах лиц, «за которыми числятся или числились неблагоприятные сведения» [14, л. 39]. С одной стороны, жандармы препятствовали продвижению на должность недостоинных, не заслуживающих доверия, а с другой – защищали рядовых граждан от злоупотребления должностных лиц. Так, начальником Московско-Киевского ЖПУ ж.д. на должность помощника машиниста была отклонена кандидатура щигровского мещанина Анфимова в связи с тем, что начальником Рышковского отделения были представлены сведения о том, что кандидат на службу ранее привлекался к уголовной ответственности «за повреждение чужих строений и паровозов» [14, л. 9, 9 об.]. Если по проверкам начальников жандармских полицейских отделений компрометирующие сведения отсутствовали, то кандидат на службу допускались. Известны случаи, когда служащие, за которыми были замечены некоторые проступки, допускались к службе на железную дорогу жандармским ведомством с одновременным предписанием местным начальникам отделений устанавливать за ними наблюдение. Так поступили с крестьянином Фролом Федоровичем Гречухиным, который ранее проходил по уголовному делу за кражу металла, однако судом был оправдан ввиду незначительности преступного деяния [14, л. 35, 35 об., 37].

Штатные железнодорожники пользовались рядом льгот: «...на полосах отчуждения им разрешалось косить сено, заводить небольшие огороды. Многие железнодорожники, будучи выходцами из крестьянской среды, поддерживали связь с деревней, что повышало их жизненный уровень. Льготы

объяснялись стремлением сделать привлекательной эту отрасль экономики, связанную с особенностями труда и быта. Травматизм на транспорте был в несколько раз выше, чем на промышленных предприятиях» [12]. Именно поэтому в народе Московско-Курско-Харьковскую железную дорогу иногда называли «Костоломкой».

«Потребность в высококвалифицированных рабочих покрывалась за счет направления их из Москвы, Харькова. В мастерских депо, кондукторских резервах и на станциях наблюдалась высокая концентрация рабочих. Если на казенных линиях система расчета заработной платы в какой-то мере регулировалась циркулярами МПС, то на частных дорогах практически царил произвол. Тяжелые условия труда, низкая зарплата, обчеты приводили к столкновениям рабочих с администрацией. Первые выступления железнодорожников произошли во 2-й половине XIX в.» [15], они возникали стихийно и носили экономический характер.

К концу XIX в., когда большинство дорог стали собственностью государства, а другая часть находилась в частной собственности акционерных обществ и крупных промышленников, близких к правительству, стачки железнодорожников стали рассматриваться как выступления против правительства. Противоправительственные выступления на железных дорогах Курской губернии выявляли и подавляли жандармские полицейские.

До революции 1905 г. царское правительство считало Курскую губернию спокойным местом, сюда ссылали политически неблагонадежных. Организованное рабочее движение началось здесь позже, чем в крупных промышленных центрах. 9 января 1905 г. железнодорожники собрались на митинг и потребовали прибавки к жалованию. Начальник дороги обещал удовлетворить требования, но утром 12 февраля на новом митинге железнодорожники приняли решение прекратить движение поездов, за исключением почтовых и воинских. Стихийное выступление на станции «Курск» произошло 17 июня 1905 г. В этот день на перроне вокзала офицер шашкой зарубил солдата, протестовавшего против бесчеловечного обращения. Возмущенная толпа отцепила от воинского эшелона офицерский вагон, в котором укрылся убийца, и сожгла его. 9 октября забастовали железнодорожники. Работа Курского узла была парализована. Власть вызвали войска, но движение прекратилось, телеграфная связь была прервана. 10 октября железнодорожники на митингах предъявили экономические и политические требования. В этот день начальник губернского жандармского управления полковник Вельк телеграфировал командиру отдельного корпуса жандармов: «Сего числа рабочие и низшие служащие на всех линиях Курского железнодорожного узла забастовали, совершенно прекратив движение всех поездов и действие железнодорожного телеграфа. Станционные вооружения охраняются войсками» [16, с. 18].

11 октября 1905 г. состоялся многочисленный митинг на Ямском вокзале. 5 ноября управляющий Министерством внутренних дел Дурново объявил всю Курскую губернию на положении усиленной охраны (по всей Московско-Курско-Харьковской

дороге). 8 декабря 1905 в 10 часов 300 рабочих депо станции «Курск» прекратили работу. 9 декабря часть бастующих была арестована жандармами. В мае 1906 г. произошло выступление солдат размещенного в Курске 123 Козловского полка [17].

Для подавления выступлений рабочих были выдвинуты карательные поезда, в том числе и на Донбасс. Были усилены жандармские подразделения, но в условиях чрезвычайных ситуаций в полосе отчуждения возникла необходимость применения специальных мер (усиленная охрана поездов, путей, телеграфных линий). «Одной из специальных мер было создание на железных дорогах вооруженной вольнонаемной охранной стражи в помощь ЖПУ ж.д.» [18, с. 33].

Порядок создания, основные принципы деятельности вооруженной стражи определились в соответствии с Высочайшим указом от 14 декабря 1905 г. «О правилах чрезвычайной охраны на железных дорогах» [19]. С учетом практики применения вооруженной стражи 16 сентября 1912 г. по соглашению с МВД Министерство путей сообщения утвердило «Положение о вооруженной вольнонаемной страже на железных дорогах». По корпусу жандармов Положение было объявлено приказом №273 от 24 ноября 1912 г. 25 апреля 1914 г. полицейская стража была заменена железнодорожной стражей на всех железных дорогах Российской империи [20, с. 40].

Мониторинг революционных настроений среди железнодорожников с начала XX в. стал одним из приоритетных направлений деятельности жандармских полицейских отделений железных дорог, о чем свидетельствуют многочисленные сообщения от унтер-офицеров на имя начальников отделений. Типичным сообщением является донесение унтер-офицера Л. Турина со станции «Мармыжи» на имя начальника Мармыжского отделения, дислоцировавшегося в г. Воронеже, о том, что в настоящее время (1912 г.) на станции «Мармыжи» «подготовки железнодорожных служащих к забастовке нет» [21, л. 43].

Таким образом, развитие железнодорожного транспорта оказало влияние не только на экономические, но и на социальные процессы в районах, прилегающих к железной дороге на территории Курской губернии. Необходимость обеспечения общественного порядка и безопасности на объектах железнодорожного транспорта привела к созданию органов правопорядка. Исторический опыт показывает, что выполнение функций по реализации государственной политики и оказанию транспортных услуг невозможно без должного взаимодействия работников транспорта с правоохранительными органами как в части информирования о фактах нарушения закона, так и в плане борьбы с противоправными действиями, а также оказания практической взаимопомощи. При всем многообразии точек зрения на суть и значимость рассматриваемых процессов нельзя не признать ценность и востребованность опыта, накопленного железнодорожными жандармами в предшествующие годы по охране общественного порядка и народного благочиния.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Глушаченко, С.Б. К вопросу о содействии служащих железных дорог железнодорожной жандармерии [Текст] / С.Б. Глушаченко // Вестник экономической безопасности. – 2016. – №5. – С. 188–190.

2. Железные дороги России [Электронный ресурс] // Гудок. – Режим доступа: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=765979>.
3. Дидров, Д. Участие государственного и частного капитала в железнодорожном строительстве Российской империи [Электронный ресурс] / Д. Дидров // Конт. – Режим доступа: <https://cont.ws/@denys/843415>.
4. Социально-экономическое развитие городов Курской губернии во второй половине XIX века [Электронный ресурс] // Курскъ дореволюционный и Курская губерния до 1917 г. – Режим доступа: [http://old-kursk.ru/book/kursk\\_VIII/page079.html](http://old-kursk.ru/book/kursk_VIII/page079.html).
5. Полное собрание законов Российской империи [Текст]. – Собр. 3. – Т. 5. – № 5055.
6. Тимофеев, Л.А. Обязанности жандармской железнодорожной полиции по жандармско-полицейской части [Текст] / Л.А. Тимофеев. – СПб., 1912. – 1195 с.
7. Полное собрание законов Российской империи [Текст]. – Собр. 2. – Т. 46. – № 49615.
8. Государственный архив Курской области (ГАКО). Ф. 46. Оп. 60. Д. 20.
9. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 102. Оп. 204. Д. 5623.
10. ГАРФ. Ф. 102. Оп. 204. Д. 8903.
11. ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 14.
12. Условия труда и быта железнодорожников [Электронный ресурс] // Семейные истории. – Режим доступа: <http://famhist.ru/famhist/jeldor/000b7678.htm>.
13. История ж.д. транспорта России [Текст]. – 1836–1917. – Т. I. – Ч. 6. – Гл. 21.
14. ГАРФ. Ф. 76. Оп. 1. Д. 67.
15. Борьба железнодорожников за свои права [Электронный ресурс] // Семейные истории. – Режим доступа: <http://www.famhist.ru/famhist/jeldor/0000c933.htm>.
16. Макситов, Ф. Станция Курск. Из истории Курской железнодорожной станции [Текст] / Ф. Макситов // Блокнот агитатора. – 1967. – №14. – С. 16–26.
17. Революционные события 1905–1907 гг. в Курской губернии : сб. документов и материалов [Текст]. – Курск, 1955.
18. Миняйленко, Н.Н. Вопросы правового обеспечения деятельности вооруженной охранной стражи на железных дорогах Российской империи в начале XX века [Текст] / Н.Н. Миняйленко, В.Е. Санин // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2014. – №3(63). – С. 33–36.
19. Полное собрание законов Российской империи [Текст]. – Собр. 3. – Т. 25. – № 27043.
20. Миняйленко, Н.Н. Структура правоохранительной системы Российской империи накануне Первой мировой войны [Текст] / Н.Н. Миняйленко, А.Е. Шныров // Санкт-Петербургский военный институт войск Национальной гвардии Российской Федерации. – 2017. – №3. – С. 39–42.
21. ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 5.