

Мурашко, А.И. Образование и структура органов жандармской полиции на железных дорогах Беларуси во второй половине XIX – начале XX века / А.И. Мурашко // Вестник Полоцкого государственного университета. Сер. А, Гуманитарные науки. Исторические науки. – 2012. – № 1. – С. 50-56.

Рассматривается политика, проводимая руководством Российской империи в сфере обеспечения правопорядка и общественной безопасности на железных дорогах белорусских губерний во второй половине XIX – начале XX века. Исследуются процесс образования и структурно-организационные особенности жандармских полицейских управлений железных дорог. Указываются причины привлечения экстерриториальных подразделений жандармерии для обеспечения правопорядка на железных дорогах. В контексте жандармской реформы 1866-1867 годов рассматриваются изменения в сфере деятельности жандармской железнодорожной полиции. В частности, в результате жандармской реформы подразделения железнодорожной жандармерии вышли из подчинения Министерства путей сообщения и приобрели новый статус – органов правопорядка государственного механизма Российской империи. В работе отмечается, что структура органов железнодорожной полиции, разработанная в конце 60-х годов XIX века, к началу XX века перестала соответствовать реально складывающейся оперативной обстановке на железнодорожном транспорте и требовала реформирования.

Строительство железных дорог общего пользования в Российской империи началось в 1836 году с возведения Царскосельской железной дороги [1, с. 36]. К 1861 году эксплуатировались Царскосельская, Николаевская, отдельные участки Петербурго-Варшавской и Варшавско-Венской железных дорог. Всего было построено и сдано в эксплуатацию более 1,5 тыс. км железных дорог [1, с. 313-320]. Продолжалось строительство Петербурго-Варшавской, Московско-Нижегородской, Московско-Орловской, Орловско-Динабург-Либавской железных дорог, общей протяженностью около 4 000 км [1, с. 79].

Активное развитие железнодорожного транспорта в Российской империи вызвало необходимость привлечения к строительным работам значительного количества людей. В 1845 году на строительстве Петербурго-Московской (Николаевской) железной дороги по данным полицейского управления этой дороги было задействовано 50 719 рабочих, в 1846 году – 63 000 человек [2, с. 101]. Основную рабочую силу составляли крестьяне, иногда привлекались солдаты. Условия организации строительных работ и быта рабочих были тяжелыми, порой невыносимыми. Усугублялось положение рабочих беспощадной эксплуатацией, обманом в расчетах за выполненные работы, казнокрадством, коррупцией со стороны чиновников и подрядчиков. В таких условиях повышалась криминальная активность рабочих, выражавшаяся в

виде массовых беспорядков, волнений и побегов со строительства, открытых столкновениях с приказчиками и представителями администрации. При строительстве Царскосельской железной дороги в 1836 году из 3 000 человек, работавших летом, к октябрю осталось только 750 [3, с. 23]. При строительстве Петербурго-Московской железной дороги побег крестьян с работ стали постоянными и приобрели массовый характер. Только с января по октябрь 1846 года с железной дороги бежало более 2 100 человек [2, с. 144]. Кроме того, тяжелое положение рабочих задействованных на строительстве дорог отрицательно сказывалось на взаимоотношениях с местным населением, что ухудшало криминогенную обстановку.

Для обеспечения порядка и общественной безопасности при строительстве, а затем и при эксплуатации железных дорог в 1844 году было организовано Полицейское управление Николаевской железной дороги и при нем жандармский эскадрон. Полицейское управление и жандармский эскадрон насчитывали 10 жандармских офицеров, 2 гражданских чиновника и 166 жандармских нижних чинов. На их содержание железной дорогой ежегодно выделялось до 50 тысяч рублей серебром [4, с. 24].

Привлечение жандармов к обеспечению порядка на строительстве железных дорог было обусловлено тем, что линии железных дорог строились на территории различных губерний и уездов, на разной отдаленности от населенных пунктов. Экстерриториальные жандармские команды и эскадроны, обладавшие значительной мобильностью передвижения, наиболее подходили, по сравнению с территориальными подразделениями полиции, для выполнения задач по охране порядка на железных дорогах.

Деятельность Полицейского управления Николаевской железной дороги не регламентировалась законами. В докладе главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями П.А. Клейнмихеля императору Николаю I «Об организации на время строительства Петербурго-Московской железной дороги особого полицейского управления» от 15 марта 1844 года отмечалось, что создание управления необходимо для осуществления контроля за тем:

- «1. Чтоб рабочие были хорошо и удобно размещены;
2. Чтоб все они были довольствуемы от подрядчиков сытною и свежеею пищею и в достаточном количестве;
3. Чтоб больные были своевременно призрены и каждый из них получал надлежащую помощь
4. Чтоб подрядчик расплачивался с рабочими своевременно и правильно» [5, с. 62]. На докладе собственноручная резолюция Николая I «Исполнить согласно предложению ...» [5, с. 62].

Подчинялись жандармы непосредственно главноуправляющему путями сообщения и публичными зданиями.

Основная часть. Первой железнодорожной линией, проложенной по территории белорусских губерний Российской империи, был участок железнодорожной магистрали С.-Петербург-Варшава от станции Поречье до

Гродно. Строительство железной дороги началось в 1851 году. Постоянное движение поездов по дороге открылось 15 декабря 1862 года [6, с. 27].

Со строительством С.-Петербург - Варшавской железной дороги связано появление на территории белорусских губерний органов железнодорожной жандармерии. 27 июля 1861 года император Александр II утвердил «Положение о полицейских управлениях С.-Петербург-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог» [7, с. 195]. Именно это Положение положило начало созданию первых органов, обеспечивающих порядок на железных дорогах Беларуси.

Для осуществления полицейского надзора на С.-Петербург – Варшавской железной дороге из чинов Корпуса Жандармов было создано Полицейское управление С.-Петербург–Варшавской железной дороги. Управление состояло из 95 человек (начальник Полицейского управления, штаб-офицер Корпуса жандармов – 1, обер – офицеров Корпуса жандармов – 8, унтер – офицеров старшего оклада – 6, унтер – офицеров младшего оклада – 6, рядовых старшего оклада – 32, рядовых младшего оклада – 32, денщиков – 10). Место пребывания управления было определено в г. Вильно. Обер-офицеры располагались в С.-Петербурге, Пскове, Динабурге, Вильно, Гродно, Белостоке и Варшаве. Нижние чины размещались по станциям, в той мере, как «окажется действительная в том надобность» [7, с. 197, 282-283]. Помещения всем чинам Полицейского управления при станциях выделялось железной дорогой.

Управление находилось в ведении главноуправляющего путей сообщения с подчинением инспектору дороги. В круг обязанностей железнодорожных жандармов входило: наблюдение за точным исполнением рабочими и подрядчиками обязательств по осуществлению строительных работ; попечение о сохранении порядка на станциях и между проезжающими, служащими и проживающими на железных дорогах; разбирательство жалоб, предъявляемых рабочими, подрядчиками, служащими, проезжающими и проживающими на железных дорогах. Кроме этого, начальники управлений обязаны были осуществлять паспортный контроль над лицами, задействованными на железных дорогах [7, с. 195-196]. В своей деятельности жандармам рекомендовалось избегать сколь можно переписки и «решать полюбовно большее число дел чрез свое личное влияние» [7, с. 197].

В 1863 году началось строительство Динабург-Витебской железной дороги [6, с. 31]. В декабре 1863 года были созданы Полицейские управления Рижско-Динабургской и Динабург-Витебской железных дорог [8, с. 322]. Всего Полицейские управления насчитывали 28 жандармов. При исполнении своих служебных обязанностей, они должны были руководствоваться «Положением о полицейских управлениях С.-Петербург-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог» 1861 года [8, с. 365-366].

В апреле 1866 года после неудачного покушения на Александра II шефом жандармов и Главным начальником III отделения собственной его императорского величества канцелярии (далее - с.е.и.в.к.) назначается

генерал-лейтенант граф П.А. Шувалов [9, с. 43]. Первые мероприятия, проведенные графом П.А. Шуваловом, как руководителем жандармского ведомства, были направлены на создание из Корпуса жандармов мощного органа политической полиции, способного обеспечить государственную безопасность. С этой целью была подготовлена и проведена жандармская реформа. Суть жандармской реформы сводилась к подчинению всех жандармских подразделений Российской империи единственному органу управления, во главе которого находился шеф жандармов.

Первым этапом жандармской реформы было подчинение жандармских полицейских управлений железных дорог шефу жандармов. К апрелю 1866 года в Российской империи действовало шесть жандармских полицейских управлений железных дорог [9, с. 47], из них два управления обслуживали участки железных дорог, проходящие по территории белорусских губерний. В правовом отношении железнодорожные жандармы находились в подчинении железнодорожной администрации, по сути, являлись ведомственным силовым органом Министерства путей сообщения. В апреле 1866 года по ходатайству П.А. Шувалова было создано полицейское управление Царскосельско-Петергофской железной дороги. Назначенные в него жандармы подчинялись Корпусу жандармов, а не инспекции железных дорог. Министр путей сообщения П.П. Мельников о создании полицейского управления заранее не был уведомлен [9, с. 49]. Этим шагом П.А. Шувалов ясно показал, что собирается вывести все жандармские полицейские управления железных дорог из подчинения инспекций железных дорог. И действительно в декабре 1866 года на основании доклада шефа жандармов императору Александру II последовал указ о подчинении железнодорожной полиции жандармскому руководству. На жандармские полицейские управления железных дорог кроме обязанностей по исполнению функций наружной полиции возлагались наблюдательные обязанности политической полиции. Комплектование, прохождение службы и ответственность железнодорожных жандармов теперь зависели непосредственно от жандармского руководства [10, с. 34]. Взаимоотношения с железнодорожной администрацией сводились к тому, что: 1) «чины полицейских управлений железных дорог а) обязаны были исполнять все предписания министра путей сообщения, обращенные к ним непосредственно; и б) исполнять все законные требования инспекции железных дорог, не противоречащие их обязанностям, в смысле водворения нарушенного порядка, а равно успешного и безостановочного движения всех поездов». В случае же невозможного выполнения требований железнодорожной инспекции жандармы должны были об этом докладывать своему руководству; 2) инспекторам железных дорог при установлении нарушений со стороны жандармов предоставлялось право доводить об этом до сведения шефа жандармов [10, с. 34].

9 сентября 1867 года император Александр II утвердил «Положение о Корпусе жандармов», которое определяло структуру и управление Корпусом жандармов, права и обязанности жандармов, комплектование корпуса, содержание и управление хозяйственной частью [10, с. 35-52]. Основные

принципы организации служебной деятельности, заложенные в «Положении о корпусе жандармов», просуществовали практически без изменений до 1917 года и распространялись на всех жандармов, в том числе и железнодорожной полиции, которая структурно входила в Корпус жандармов. Принятие этого Положения было завершающим этапом жандармской реформы, в результате которой подразделения жандармской железнодорожной полиции приобрели новый статус – органов правопорядка государственного механизма Российской империи.

В результате жандармской реформы все жандармские подразделения были подчинены шефу жандармов, который осуществлял руководство в строевом отношении через Штаб корпуса, а по наблюдательной части через III отделение с.е.и.в.к. Непосредственное руководство и контроль за деятельностью жандармских полицейских управлений железных дорог осуществляли структурные подразделения Штаба Отдельного корпуса жандармов (далее – ШОКЖ), в частности до 1893 года - пятое отделение Штаба, после 1893 года - 3 отделение [9, с. 45].

Дальнейшее строительство железных дорог на территории Беларуси предопределило создание новых подразделений жандармской железнодорожной полиции. Со строительством Витебско-Орловской железной дороги связано образование в июне 1868 года Жандармского полицейского управления Витебско-Орловской железной дороги [11, с. 892]. В августе 1868 года это управление было объединено с Жандармским полицейским управлением Рижско-Динабургской и Динабурго-Витебской железных дорог в Жандармское полицейское управление Митаво-Риго-Орловской железной дороги [12, с. 160]. Начальником управления был назначен полковник фон Роткирх [13, д. 1, л. 3]. В октябре 1869 года на Жандармское полицейское управление Митаво-Риго-Орловской железной дороги дополнительно были возложены обязанности по обеспечению порядка на строящихся Московско-Смоленской и Елецко-Орловской железных дорогах, управление было переименовано в Жандармское полицейское управление Митаво-Риго-Елецкой и Московско-Смоленской железных дорог [14, с. 122-123].

4 марта 1870 года было принято решение о строительстве Смоленско-Брестской железной дороги [6, с. 34], в августе 1870 года формируется Жандармское полицейское управление Московско-Брестской железной дороги, в состав которого было передано два отделения Жандармского полицейского управления Митаво-Риго-Елецкой и Московско-Смоленской железных дорог, последнее переименовывается в Жандармское полицейское управление Митаво-Риго-Елецкой железной дороги [15, с. 186-187].

Строительство дополнительных железнодорожных веток изменяло районы обслуживания жандармских полицейских управлений и вызывало неизбежную реорганизацию последних. Так, в октябре 1870 года в ведение Жандармского полицейского управления Митаво-Риго-Елецкой железной дороги передается ветвь железной дороги до г. Царицына и Волго-Донская

железная дорога, управление реорганизовывается в Жандармское полицейское управление Риги-Царицынской и Волго-Донской железных дорог; Жандармское полицейское управление Московско-Брестской железной дороги включило в свою зону обслуживания железные дороги от Москвы до Ярославля и от Бреста до Киева и стало официально называться Жандармским полицейским управлением Ярославско-Брестской и Брестско-Киевской железных дорог [15, с. 327-328]. В июле 1871 года штаты указанного управления были увеличены в связи со строительством железной дороги от Ярославля до Вологды, а управление реорганизовано в Жандармское полицейское управление Вологодско-Ярославско-Московской и Московско-Брестско-Киевской железных дорог [16, с. 48].

С введением в эксплуатацию Ландворово-Роменской железной дороги связано образование в марте 1873 года Минского жандармского полицейского управления железных дорог, в зону обслуживания которого были переданы Московско-Брестская и Ландворово-Роменская железные дороги. Управление включало 6 отделений: Московское, Смоленское, Минское, Брестское, Бобруйское, Гомельское, и насчитывала в штате 8 офицеров, 175 нижних чинов и 2-х писарей [13, д. 1, л. 1-6].

С появлением новых железных дорог на территории Беларуси появлялись либо реорганизовывались из старых новые жандармские полицейские управления. К 1891 году порядок на железных дорогах Беларуси обеспечивали жандармы 18 отделений, входящих в состав пяти жандармских полицейских управлений (Московско-Брестского, Виленского, С.-Петербургско-Варшавского, Варшавского, Киевского). Общее количество личного состава составляло 453 чина. Из них 5 начальников управлений, 5 адъютантов, 18 начальников отделений, 18 вахмистров, 407 унтер-офицеров [17]. В 1916 году железные дороги Беларуси находились в зоне обслуживания 21 отделения шести жандармских полицейских управлений (Московско-Рижского, Виленского, Варшавского, Киевского, Петроградо-Виндавского, Северо-Западных железных дорог). Личный состав насчитывал 606 служащих [18].

Необходимо отметить тенденцию увеличения количества подразделений жандармской железнодорожной полиции. Основная причина этого кроется в активном развитии железнодорожного транспорта во второй половине XIX – начале XX века, увеличении функциональной нагрузки на деятельность жандармов. Со временем подразделения жандармской полиции стали наиболее многочисленны по сравнению с другими органами политической полиции. Для сравнения - в пяти губернских жандармских управлениях, действовавших на территории белорусских губерний в 1891 году, насчитывалось 72 жандарма, в 1916 году – 81 жандарм [17, 18].

Как отмечалось ранее, железнодорожная жандармская полиция была экстерриториальным органом правопорядка. Принятый 16 марта 1867 года «Порядок учреждения жандармского надзора на вновь проводимых железных дорогах» определял структурно-организационное построение подразделений

железнодорожной жандармерии. Структура железнодорожной жандармерии строилась линейно, по линии железных дорог (линейный принцип построения органов внутренних дел на транспорте сохранился до настоящего времени). В ведении каждого жандармского полицейского управления железных дорог должно было находиться не более 2 тыс. верст железнодорожного пути. В свою очередь жандармское полицейское управление включало жандармские отделения, которые обслуживали участки железной дороги по 200 верст. Отделения делились на унтер-офицерские пункты, размещенные на железнодорожных станциях. На каждую станцию назначались по два унтер-офицера, а на столичные станции - по три жандарма [19, с. 165].

Функционировала жандармская железнодорожная полиция в рамках строго ограниченной территории, которая включала железнодорожные пути, вокзалы, станции, железнодорожные постройки и часть территории по обе стороны от рельсов, что входило в понятие «полоса отчуждения». Подъездные пути и ветви, предназначенные для частного пользования их владельцев, находились в зоне обслуживания местной городской и уездной полиции по принадлежности [20, с. 6-7].

Железнодорожная полиция, как и все жандармские подразделения, являлось военизированным формированием. Поэтому устройство жандармского полицейского управления железных дорог имело строгую военизированную иерархичность и выглядело следующим образом.

Жандармское полицейское управление являлось структурным подразделением военного министерства и входило в состав Отдельного корпуса жандармов (далее – ОКЖ). Поэтому общее руководство деятельностью жандармских полицейских управлений железных дорог осуществлял командир ОКЖ. Непосредственно же управлением руководил начальник в звании полковника или генерал-майора. Применительно к воинским подразделениям должность начальника жандармского полицейского управления приравнивалась к должности командира полка.

Начальник управления руководил служебной деятельностью подведомственных ему служащих, организовывал исполнение законов и подзаконных актов, принятых вышестоящими органами, и в то же время издавал свои приказы, указания и разъяснения по организации служебной деятельности. Он распределял районы деятельности офицерских и нижних чинов, определял функциональные обязанности своих подчиненных, порядок несения полицейской службы на узловых станциях, которые находились в ведении нескольких отделений, осуществлял контроль за правильностью исполнения железнодорожными служащими обязанностей, которые были на них возложены.

Не менее одного раза в два месяца начальник управления проверял на месте организацию и несение службы подведомственными жандармами в отделениях. При инспектировании отделений особое внимание уделялось порядку ведения секретного делопроизводства, вопросам уголовного и политического розысков, регистрации служащих и проживающих лиц в

районе отделения, своевременному рассмотрению заявлений о происшествиях и жалоб, служебной подготовке нижних чинов отделения, подготовке района отделения для безопасного следования императорских поездов, хранению служебного имущества, квартирного расположения и материальным нуждам служащих отделения. При изучении службы нижних чинов обращалось внимание на их общеобразовательное развитие и нравственные качества; строевую подготовку и знание действующих уставов воинской службы; степень подготовки к практической полицейской деятельности; знание судебных законов, Общего устава Российских железных дорог и подготовку к расследованию преступлений, проступков и происшествий на железных дорогах; знание инструкций и распоряжений, касающихся обеспечения безопасности при следовании императорских поездов; знание правил технической эксплуатации железных дорог; умение работать с телетайпом; ведение документации. По результатам издавался приказ, в котором отмечались положительные и отрицательные моменты организации служебной деятельности, выявленные при проверке.

В обязанности начальника управления входила организация встреч и сопровождений императорских поездов, а также своего непосредственного начальства, исполнение особых поручений, возлагаемых ими лично на него. Дважды в год начальником проводились инспекторские смотры [20, с. 78-87]. Он также рассматривал и проводил служебные расследования по поступившим к нему жалобам на жандармов [20, с. 87-88]. Кроме этого, начальник управления обязан был заботиться об обеспечении материальных нужд своих подчиненных и др. [20, с. 96].

Делопроизводством управления занимался адъютант, который назначался из числа обер-офицеров корпуса жандармов, окончивших подготовительные курсы при ШОКЖ. В подчинении у адъютанта находилось два писаря. Все делопроизводство жандармских полицейских управлений было сосредоточено в канцеляриях. Канцелярия состояла из трех частей: строевой, хозяйственной и секретной. В строевой части велись и хранились: «книга приказов, послужные списки офицерских и классных чинов, алфавитные послужные списки нижних чинов, журнал взысканий, наложенных на офицеров, журнал входящих и исходящих бумаг и рассылная книга» [21, л. 86-87], нормативные правовые акты (Свод Военных Постановлений, приказы по военному ведомству, приказы и циркуляры ОКЖ и МВД и др.). В хозяйственной части хранились документы, относящиеся к финансово-хозяйственной деятельности управления. В секретной части содержались секретные документы, касающиеся вопросов политического розыска, наблюдательной деятельности, оперативно-розыскной и следственной работы и др.

Жандармское железнодорожное отделение являлось основным исполнительным подразделением железнодорожной полиции. Возглавлял отделение начальник в звании подполковника или ротмистра. В соответствии

с воинской структурой должность начальника отделения приравнивалась к должности командира жандармского эскадрона.

На начальника отделения были возложены обязанности по организации служебной деятельности подчиненных ему жандармских нижних чинов. Он лично отвечал за правильным исполнением ими своих должностных обязанностей. Поэтому организация первоначальной подготовки поступивших на службу унтер-офицеров, проведение с ними занятий по изучению документов, регламентирующих деятельность жандармов, были вменены в обязанности начальника отделения.

Начальник отделения обязан был полностью владеть оперативной обстановкой в районе своего отделения, хорошо знать свой район со всеми техническими и жилыми постройками, железнодорожных служащих и членов их семей, работающих и проживающих в пределах зоны обслуживания отделения, их политическую благонадежность. Не менее раза в месяц начальник обязан был лично инспектировать район своего отделения. Он самостоятельно проводил дознания по уголовным делам и важным происшествиям, рассматривал жалобы на подчиненных унтер-офицеров. В его обязанности входило сопровождение в районе своего отделения высших должностных лиц и непосредственного начальства и др. [20, с. 102-112].

В некоторых отделениях (в основном в приграничных) для осуществления контроля за соблюдением паспортного режима назначались помощники начальников отделений в звании подполковника или ротмистра с правами младшего офицера в роте или эскадроне.

В подчинении у начальников отделений состояли нижние чины в званиях унтер-офицеров, старших унтер-офицеров и вахмистров. Вахмистром, как правило, назначался один из унтер-офицеров для «ближайшего заведования нижними чинами и передачи им служебных приказаний начальника отделения» [20, с. 7-8]. В отсутствии начальника отделения вахмистр практически исполнял его функции, ему разрешалось вскрывать служебную документация, адресуемую на имя начальника, при осложнении оперативной обстановки мог принимать соответствующие меры по ее стабилизации. В его обязанности входило проведение занятий по служебной подготовке с унтер-офицерами. На него возлагались функции по хозяйственной части, в частности он отвечал за исправное состояние казенного имущества и форменное обмундирование унтер-офицеров.

Унтер-офицеры распределялись по наиболее крупным станциям – унтер-офицерским пунктам. На пункте находилось не менее двух унтер-офицеров.

Подобная структура жандармского полицейского управления железных дорог сохранилась вплоть до расформирования жандармских подразделений в марте 1917 года

Рассматривая структурно-организационное устройство жандармского полицейского управления, надо отметить, что к концу XIX века структура жандармской железнодорожной полиции перестала соответствовать реальным потребностям осуществления порядка на железных дорогах. В первую очередь

это было связано с развитием железнодорожного транспорта, активным включением его в социально-экономические процессы Российской империи, приобретением им статуса стратегического объекта государства.

Указанная протяженность районов управления и отделений не всегда соответствовали действительности. На практике районы управлений и отделений определялись с учетом интенсивности движения железнодорожного транспорта и пассажиропотока. В 1891 году жандармские полицейские управления железных дорог, действовавшие на территории белорусских губерний, обслуживали от 1810 до 2784 верст железнодорожного полотна, районы отделений составляли от 196 до 294 верст, количество жандармов в отделениях насчитывалось от 16 до 32 человек [17].

С осени 1897 года по личному распоряжению императора начала работать особая межведомственная комиссия, учрежденная для надзора порядка организации и устройства жандармской полиции на железных дорогах [22, с. 165]. Перед комиссией стояла задача пересмотреть нормативно-правовое регулирование деятельности и структурно-организационное построение железнодорожной полиции. Основными рабочими вопросами комиссии были вопросы определения района деятельности железнодорожной полиции, организационно-штатная структура органов железнодорожной жандармерии, взаимоотношения полиции и железнодорожников.

К этому времени, как отмечал начальник ШОКЖ, структура жандармского полицейского управления железных дорог, определенная в 1867 году, не позволяла должным образом обеспечивать порядок на железных дорогах, устарела и нуждалась в реформировании. По его мнению, оптимальное количество отделений, входящих в состав жандармского полицейского управления не должно было превышать 10-12, причем надо стремиться к тому, чтобы управление обслуживало целую железную дорогу без деления ее на участки (деление на участки необходимо было производить в случае большой протяженности железной дороги и невозможности ее обслуживания одним управлением), такой подход позволил бы более конструктивно обеспечивать взаимодействие жандармской полиции с железнодорожной администрацией. Учитывая пассажиропоток, развитость железнодорожной инфраструктуры, объем грузоперевозок, отделения было целесообразно разделить на три разряда по протяжению. К отделениям первого разряда должны были относиться отделения, прилегающие к столицам. Их район составлял не более 100 верст. Отделения, прилегающие к городам с населением в 150 тысяч и более человек, составляли второй разряд и обслуживали не более 200 верст. В других местностях, непосредственно не примыкающих к столицам и центрам, район отделения мог составлять до 300 верст и более [23, с. 42-43]. Определение количества нижних чинов в отделениях и распределение их по станциям должно было соответствовать оперативной обстановке в каждом конкретном районе отделения и утверждаться по особому наряду ШОКЖ. При расчете штатов жандармского полицейского управления, по мнению начальника ШОКЖ, необходимо было

руководствоваться формулой: 1 унтер-офицер на 10 верст железной дороги [23, с. 45], кроме этого для правильной организации службы необходимо было увеличить количество обслуживающего персонала – писарей, делопроизводителей и др. При таком подходе расчеты показали, что для приведения жандармской железнодорожной полиции в соответствие с потребностями необходимо было увеличить количество унтер-офицерского состава на 347 и обеспечивающего состава на 265 человек. Расходы на их содержание для казенных и частных железных дорог составили бы ежегодно – 135 981 рубль и единовременно – 24 853 рубля [22, с. 166]. В Министерстве финансов, ознакомившись с расчетами, не поддержали предложения об увеличении количества чинов железнодорожной полиции, а, наоборот, поставил вопрос об их сокращении [22, с. 166]. Как итог - отсутствие у самодержавного аппарата финансовых возможностей дополнительного финансирования жандармской железнодорожной полиции не позволяло изменить устаревшую организационно-штатную структуру жандармского полицейского управления железных дорог, что отрицательно сказывалось на деятельности полиции по обеспечению общественного порядка и противодействию преступности на железных дорогах.

Заключение. Первые подразделения жандармской железнодорожной полиции на железных дорогах Беларуси появились в 1861 году и были предопределены строительством на территории белорусских губерний участков С.-Петербурго–Варшавской железной дороги. Привлечение жандармских подразделений было вызвано необходимостью обеспечения порядка в местах массового скопления рабочих, задействованных на строительстве железной дороги, улучшения криминогенной обстановки. Дальнейшее развитие железнодорожного транспорта повлияло на формирование органов железнодорожной полиции. К началу XX века жандармская железнодорожная полиция стала наиболее многочисленным подразделением политической полиции, действовавшим на территории белорусских губерний. Подразделения железнодорожной жандармерии отличались от других органов правопорядка линейным принципом построения и имели строго определенную организационно-штатную структуру. Разработанная в конце 60-х годов XIX века структура органов железнодорожной полиции к началу XX века перестала соответствовать реально складывающейся оперативной обстановке на железнодорожном транспорте и требовала реформирования. Однако отсутствие необходимых финансовых средств не позволило осуществить необходимые реформы. Организационно-штатная структура подразделений жандармской железнодорожной полиции принципиально не изменилась вплоть до расформирования в 1917 году.

Литература

1. История железнодорожного транспорта России: в 2 т. / С.В. Амелин [и др.]; под общ. ред.: Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. – СПб.: АО «Иван Федоров», 1994 – Т.1: 1836-1917 гг. / С.В. Амелин [и др.]. – 336 с.
2. Уродков, С.А. Петербурго - Московская железная дорога. История строительства / С.А. Уродков. – Л.: Изд-во ЛГУ им. А.А. Жданова, 1951. – 160 с.
3. Виргинский, В.С. Начало железнодорожного дела в России (до 40-х годов XIX в.) / В.С. Виргинский. – М.: Изд-во «Правда», 1949. – 32 с.
4. Полное собрание законов Российской Империи: Собр. 2-е.: в 55 т. – СПб.: Тип. Второго отделения собственной Е.И.В. канцелярии, 1830-1884. – Т. 31, отделение 1: 1856. – 1857. – 1110 с.
5. Крутиков, М. Положение рабочих на постройке Петербурго - Московской железной дороги / М. Крутиков // Красный архив. – 1937. - № 4. – С. 45-106.
6. Железная дорога Беларуси: История и современность / А.Б. Бессольнов [и др.]; под общ. ред. В.Г. Рахманько. - Минск: ОДО «Триолета», 2001. – 488 с.
7. Полное собрание законов Российской Империи: Собр. 2-е.: в 55 т. – СПб.: Тип. Второго отделения собственной Е.И.В. канцелярии, 1830-1884. – Т. 36, отделение 2: 1861. – 1863. – 673 с.
8. Полное собрание законов Российской Империи: Собр. 2-е.: в 55 т. – СПб.: Тип. Второго отделения собственной Е.И.В. канцелярии, 1830-1884. – Т. 38, отделение 2: 1863. – 1866. – 1017 с.
9. Оржеховский, И.В. Реорганизация жандармского управления в связи с правительственной реакцией 60-70 – х гг. XIX в. / И.В. Оржеховский // Ученые записки Горьков. гос. ун-та им. Н.И. Лобачевского. Сер. история. - Горький, 1971. - Вып. 151: Вопросы истории общественно-политической мысли и внутренней политики России в XIX в. - С. 42 - 88.
10. Романов, В.В. Закат политической полиции Российской империи: ликвидация подразделений Отдельного корпуса жандармов в Сибирской губернии в 1917-конце 20-х гг. XX в. / В.В. Романов, Г.В. Романова. – Ульяновск: Изд-во СВНЦ, 2000. - 225 с.
11. Полное собрание законов Российской Империи: Собр. 2-е.: в 55 т. – СПб.: Тип. Второго отделения собственной Е.И.В. канцелярии, 1830-1884. – Т. 43, отделение 1: 1868. – 1873. – 942 с.
12. Полное собрание законов Российской Империи: Собр. 2-е.: в 55 т. – СПб.: Тип. Второго отделения собственной Е.И.В. канцелярии, 1830-1884. – Т. 43, отделение 2: 1868. – 1873. – 748 с.
13. Национальный исторический архив Беларуси. – Фонд. 3365. – Оп. 1.
14. Полное собрание законов Российской Империи: Собр. 2-е.: в 55 т. – СПб.: Тип. Второго отделения собственной Е.И.В. канцелярии, 1830-1884. – Т. 44, отделение 2: 1869. – 1873. – 452 с.

15. Полное собрание законов Российской Империи: Собр. 2-е.: в 55 т. – СПб.: Тип. Второго отделения собственной Е.И.В. канцелярии, 1830-1884. – Т. 45, отделение 2: 1870. – 1874. – 639 с.
16. Полное собрание законов Российской Империи: Собр. 2-е.: в 55 т. – СПб.: Тип. Второго отделения собственной Е.И.В. канцелярии, 1830-1884. – Т. 46, отделение 2: 1871. – 1874. – 814 с.
17. Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов. Исправлен по 15 января 1891 г. – С.-Петербург: Типо-литография Месника и Римана, 1891. – 350 с.
18. Список общего состава чинов Отдельного корпуса жандармов. Исправлен по 10 октября 1916 г. – Петроград: Типография Штаба Отдельного корпуса жандармов, 1916. – 808 с.
19. Булыжкин, А.В. Некоторые вопросы становления органов внутренних дел на железнодорожном транспорте в России / А.В. Булыжкин // 80 лет транспортной милиции: История и современность: материалы науч.-практ. конф. / Моск. юрид. ин-т МВД России; редкол.: А.С. Емелина [и др.]. – М., 1999. – С. 164-169.
20. Обязанности жандармской железнодорожной полиции. По жандармско-полицейской части. / сост. Л. Тимофеев. – 2-е изд. – С.-Петербург: Типография МВД, 1912. – 1195 с.
21. Гончарова, Ю.В. Жандармские полицейские управления железных дорог (1867 – 1917 гг.): дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.01 / Ю.В. Гончарова. – М., 2000. – 239 л.
22. Литвинов, Н.Д. Борьба с терроризмом на железнодорожном транспорте Российской империи: монография / Н.Д. Литвинов, А.Е. Рожков. – Воронеж: ВИ МВД России, 2001. – 193 с.
23. Литвинов, Н.Д. Противодействие антигосударственному террору на железных дорогах Российской империи: сборник документов и материалов / авт.-сост.: Н.Д. Литвинов, Ш.М. Нурадинов. – М.: Голос, 1999. – 144 с.