

Мурашко, А.И. Деятельность подразделений жандармов по обеспечению правопорядка и общественной безопасности на железных дорогах Беларуси во второй половине XIX – начале XX вв. / А.И. Мурашко // Сацыяльна-эканамічныя і прававыя даследаванні. – 2008. – № 2. – С. 104-121.

Строительство железных дорог на территории Беларуси во второй половине XIX века, развитие инфраструктуры, обслуживающей железные дороги и подвижной состав, превратили железнодорожный транспорт в стратегически важный социальный объект, от функционирования которого зависело обеспечение нормальной жизнедеятельности, обороноспособности и государственной безопасности страны. Именно поэтому в правоохранительной политике правительства Российской империи уделялось большое внимание вопросам обеспечения правопорядка и общественной безопасности на железнодорожном транспорте, деятельности жандармской полиции на железных дорогах (железнодорожных жандармов).

К сожалению, в отечественной историко-правовой научной литературе вопросы истории деятельности подразделений жандармской полиции на железных дорогах Беларуси отражены фрагментарно и не получили должного освещения.

Так, исследователь В. А. Титок в своих работах «Формирование и революционная борьба железнодорожного пролетариата Белоруссии во второй половине XIX — начале XX вв.», «Пролетарыят Беларусі ў перыяд найвышэйшага ўздыму рэвалюцыі», «Першы народны мітынг» в контексте исследования революционного движения железнодорожников Беларуси во второй половине XIX — начале XX вв. затрагивает вопросы противодействия железнодорожных жандармов развитию этому движению.

Правовед Д.Г. Стрельский, занимаясь исследованием административно-правовой деятельности органов внутренних дел на транспорте, рассматривает историю создания органов внутренних дел на транспорте и относит период деятельности железнодорожных жандармов к зарождению и становлению органов правопорядка на железнодорожном транспорте [22].

Историк А.Д. Гронский в своих трудах «Политическая полиция Российской империи и ее деятельность на территории Беларуси во второй четверти XIX — начале XX в.», «Деятельность железнодорожных жандармов Северо-Западного края в период Первой мировой войны», «Жандармы на железных дорогах» исследует в основном вопросы, связанные с исполнением железнодорожными жандармами функций политической полиции.

Анализ отечественной историографии показывает, что комплексные исследования вопросов обеспечения правопорядка и общественной безопасности на железных дорогах Беларуси во второй половине XIX — начале XX веков отсутствуют. В связи с этим представляется актуальным изучение этой проблемы.

Изначально при привлечении жандармских подразделений на строительство железных дорог за ними были закреплены функции по обеспечению правопорядка и общественной безопасности в пределах полосы отчуждения (полоса отчуждения — это пространство земли, отчужденное под железные дороги с находящимися в пределах этой территории постройками и сооружениями). В «Положении о полицейских управлениях С.-Петербурга — Варшавской и Московско — Нижегородской железных дорог», утвержденном императором Александром II в 1861 г., отмечалось, что железнодорожные жандармы должны были осуществлять 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, паспортный контроль над лицами, задействованными на железных дорогах [1, с. 195-196].

Первые конфликтные ситуации, требующие разрешения и вмешательства чинов жандармской полиции, появились с началом организации строительства железных дорог. Дело в том, что для строительства железнодорожного полотна требовалось отчуждение значительных земельных участков с угодьями, пастбищами, лесами, что затрагивало интересы их владельцев — крестьян и помещиков. Железнодорожная компания могла на законных основаниях занять любые частные земли и здания под строительство железной дороги на условиях компенсации. Причем это могли быть не самые худшие земли. Например, в 1872 г. под строительство Московско-Брестской магистрали железнодорожная компания изъяла свыше 9 десятин самой лучшей земли у четырех крестьянских хозяйств из застенка Барацковщина Новогрудского уезда, оставив местным крестьянам по 6,5 десятин бездоходных угодий [2, л. 49]. На этой почве часто возникали конфликтные ситуации. Владельцы земельных участков, посчитав, что компенсация не соответствует реальной стоимости участка, продолжали дальше пользоваться землями. Эти конфликтные ситуации вынуждены были разрешать железнодорожные жандармы, и надо отметить, что в некоторых случаях они заканчивались трагично. Так, в 1875 г. крестьяне деревни Николаевки Гомельского уезда не признали факта отчуждения земли под Ландварово-Роменскую железную дорогу. Начальник Гомельского отделения Минского жандармского полицейского управления железных дорог докладывал Могилевскому губернатору, что, несмотря на многочисленные предупреждения и штрафы, крестьяне продолжали пасти здесь скот и заготавливать сено. А на очередную попытку достигнуть компромисса, возмущенные они убили жандарма и прогнали уполномоченных железнодорожной компании [2, л. 49].

Однако надо отметить, что наибольшее количество конфликтов при строительстве железных дорог возникало в сфере трудовых взаимоотношений нанимателей и рабочих. Основной причиной таких конфликтов были притеснения рабочих со стороны нанимателей, каторжные условия труда и бедственное материальное положение. Как правило, большинство вовремя

неразрешенных конфликтов заканчивалось массовым бегством рабочих со строительства либо волнениями. Например, при строительстве Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги из Виленской губернии летом 1859 г. бежало около 500 человек. Летом 1860 г. 192 крестьянина Борисовского уезда Минской губернии вернулись домой, ссылаясь на жестокую эксплуатацию и плохое питание [3, л. 67].

В связи с этим, при организации жандармского надзора на строящихся железных дорогах, чины железнодорожной жандармерии собирали основные сведения о строящейся железной дороге: положение о строительстве железнодорожной линии либо устав общества, строящего железную дорогу, подробные планы района строящейся линии и соприкасающейся местности. При прибытии на место службы жандармами в первую очередь изучалась оперативная обстановка, сложившаяся в районах строительства, собирались точные сведения о лицах, которым поручен надзор за работами со стороны железнодорожной администрации, о числе рабочих в каждом пункте, условиях их найма, организации их размещения, питания, медицинского обслуживания, соответствия условий труда санитарным нормам и другие сведения. При этом жандармы негласно должны были установить, имеются ли притеснения рабочих со стороны нанимателей, и принимать все меры к установлению правильных и законных отношений между ними; принимать к своему рассмотрению все заявления, жалобы и разрешать их, используя все меры по предупреждению возможных беспорядков на строительстве [4, с. 967].

Архивные материалы свидетельствуют, что чинами жандармской полиции выявлялись многочисленные правонарушения со стороны подрядчиков при строительстве железных дорог. Например, в 1864 г. начальник полицейского управления Динабург-Витебской железной дороги штабс-капитан Плато, проверявший деревни, в которых размещались рабочие, строившие линию Динабург — Полоцк, вместе с дриссенским уездным военным начальником доносили Витебскому губернатору о плохих условиях жизни рабочих и злоупотреблениях подрядчиков. «... Подрядчики продовольствуют своих рабочих дурно, так, например, дают в обед горох, дурно сваренный с крупью и протухлым постным маслом, и то не в полном количестве. и кроме этого до сих пор не устроили для них нар, посему им приходится лежать на сырой земле под худо устроенною крышею и на сквозном ветре, отчего подвергаются простуде» [5, с. 186]. Железнодорожные жандармы не только выявляли правонарушения, но и применяли к нарушителям возможные меры административного воздействия. Так, начальник Минского жандармского полицейского управления железных дорог в донесении в III отделение собственной Его Императорского Величества канцелярии сообщал, что 17 июня 1878 г. начальник Смоленского отделения Минского жандармского полицейского управления железных дорог совместно с железнодорожным врачом исследовали условия питания рабочих, строящих линию между станцией Красное и станцией Осиновка Московско-Брестской железной дороги. При обследовании ими был найден у рабочих хлеб «совершенно черного цвета с примесью сора, нисколько не выпеченный, до

приторности пресный и без малейшего следа хлебной кислоты, причем рабочие заявили, что показанный хлеб еще улучшен вследствие неоднократных их жалоб, но что прежде они вынимали из хлеба лошадиный навоз». Начальником Смоленского отделения был составлен акт о выявленном правонарушении, который направлен мировому судье для взыскания с виновных денежного штрафа [5, с. 192].

Надо отметить, что законодательство Российской империи не всегда позволяла привлечь виновных к ответственности. Тот же начальник Минского жандармского полицейского управления железных дорог полковник фон Роткирх отмечал, что рабочие относительно расчетов не имеют никакой гарантии на получение ими заработанных денег. К начальнику Смоленского отделения с жалобой обратились крестьяне, строящие 2-й путь Московско-Брестской железной дороги, которые не получили расчет за два месяца работы на строительстве. При разбирательстве жалобы начальником Смоленского отделения было установлено, что подряд на строительство был взят инженером Керсновским, который по контракту передал его Леружу, тот в свою очередь передал строительство части участка без контракта на словах Тыминскому. Рабочие были наняты на строительство Тыминским, который по окончании работ платить им отказался. При разбирательстве жалобы Тыминский объяснил, что не заплатил рабочим по причине того, что не получил денег от Леружа, а предъявить требования к Леружу не может, так как между ними отсутствует контракт. В такой ситуации начальник Смоленского отделения порекомендовал крестьянам подать иск в суд на Тыминского о присуждении взыскания, но тогда Тыминский, который не имеет средств, будет подвергнут задержанию, кормовые деньги за которое должны будут оплатить крестьяне. Подрядчики же Леруж и Керсновский оплачивать работу крестьян отказались, и в соответствии с законодательством к ним претензий предъявить было невозможно. Таким образом, рабочие оставались обманутыми, судиться с Тыминским им было невыгодно и убыточно [5, с. 190-191].

Еще одним направлением административной деятельности железнодорожных жандармов было осуществление паспортного контроля над лицами, задействованными на строительстве железных дорог. Деятельность жандармов по этому направлению первоначально ограничивалась представлением отсрочки до четырех месяцев лицам, имеющим просроченные документы, и передачей в местную полицию лиц, оказавшихся с недействительными паспортами. В дальнейшем, с начала 80-х г. XIX в. в обязанности жандармской полиции добавились задачи по обязательной регистрации всех служащих железных дорог и лиц, проживающих в полосе отчуждения. При определении на работу на железную дорогу кандидат должен был явиться в отделение жандармской полиции для проверки его личности, правильности внесенных сведений в паспорт и наведения справок о его политической и нравственной благонадежности, судимости. При соответствии паспортных данных действительности и положительных справках о благонадежности в паспорт кандидата ставилась отметка о прописке, после чего он мог быть зачислен на железнодорожную службу. Сведения о данном

лице вносились в канцелярии отделения жандармского полицейского управления в журнал либо в картотеку. О каждом служащем собирались сведения: когда прибыл и откуда, фамилия, имя, отчество, звание, семейное положение, члены семьи, год рождения, вероисповедание, занимаемая должность при поступлении и последовавшие перемены в служебном положении, по какому виду на жительство живет и откуда он выдан, когда и за каким номером, когда оканчивается срок вида на жительство, где проживает (точный адрес), когда выбыл и куда. Кроме этого, вносились и дополнительные сведения с указанием на благонадежность лица и другие примечания. В городах, где имелись адресные столы, железнодорожные жандармы передавали им собранные сведения. Справки о политической благонадежности запрашивались в губернских жандармских управлениях, о нравственной — в полицейских учреждениях по прежнему месту жительства, о судимости — в ближайших судебных учреждениях. При получении чинами железнодорожной полиции сведений о политической неблагонадежности принимаемого на службу кандидата, такое лицо не регистрировалось и автоматически не принималось на работу либо увольнялось с железной дороги. При получении компрометирующих сведений о нравственной благонадежности кандидата лицо регистрировалось, а сведения конфиденциально передавались нанимателю. За таким лицом, если оно принималось на службу, жандармами устанавливалось особо тщательное наблюдение [4, с. 484-486]. Все временно или постоянно проживающие лица в полосе отчуждения также должны были являться в органы железнодорожной жандармерии для регистрации прописки.

Возлагались на органы жандармской полиции и функции по выдаче проживающим в пределах полосы отчуждения гражданам разрешений на приобретение и регистрацию огнестрельного оружия, контроля за перевозкой по железным дорогам оружия и взрывоопасных веществ. Разрешения на приобретение оружия выдавалось только тем, кто был благонадежен во всех отношениях и являлся охотником. Приобретенное без разрешения оружие жандармами изымалось. В период Первой мировой войны в органы жандармской полиции поступали многочисленные заявления с просьбой выдать разрешение на приобретения оружия. Приобретение оружия гражданские лица объясняли необходимостью самозащиты. К примеру, староста 54-го околотка 12-го участка пути «ввиду беспокойного нынешнего времени и того, что иногда старосте приходится передвигаться по участку ночью», обратился к железнодорожным жандармам с просьбой разрешить ему приобретение и ношение револьвера. Железнодорожные жандармы, несмотря на поддержку просьбы инженером, отказали просителю в связи с тем, что «надобности в револьвере не встречается» [6, л. 88]. При перевозке оружия и взрывчатых веществ частными предприятиями железнодорожные жандармы проводили сверку наличия указанных в описи предметов. Нелегально провозимое оружие подлежало конфискации.

С принятием в 1885 г. Общего устава Российских железных дорог круг должностных обязанностей железнодорожных жандармов расширился. На

железнодорожных жандармов возлагались обязанности общей полиции по «охранению внешнего порядка, благочиния и общественной безопасности» в районе действия жандармского полицейского управления железных дорог [7, с. 22]. Они контролировали соблюдение норм Общего устава Российских железных дорог, в том числе «Полицейских железнодорожных правил», включенных в устав, выполнение предписаний министра путей сообщения и законных требований инспекции железных дорог.

По данным Штаба Отдельного корпуса жандармов, среди правонарушений, совершенных в полосе отчуждения, первые позиции занимали следующие виды: происшествия, повлекшие телесные повреждения при эксплуатации железнодорожного транспорта; нарушения полицейских правил; нарушения благочиния и порядка; происшествия с поездами и нарушения технических правил; оскорбления железнодорожных служащих и жандармской полиции [7, с. 46].

Так, за 1902-1906 гг. на железных дорогах Российской империи пострадало более 35 тыс. человек, в том числе пассажиров — более 6,3 тыс. человек, служащих и рабочих — более 15,9 тыс. человек, посторонних лиц — более 12,8 тыс. человек [8, л. 137]. За 24 года (1885-1908 гг.) эксплуатации только Полесских железных дорог были травмированы 6065 человек, из них 526 — со смертельным исходом. Ежегодно на Полесских железных дорогах в среднем были травмированы 253 чел., в том числе 22 — со смертельным исходом [9, с. 109].

Поэтому значительное внимание в деятельности железнодорожных жандармов уделялось профилактике травматизма на железнодорожном транспорте. В первую очередь профилактика заключалась в контроле со стороны жандармов за точным исполнением Общего устава Российских железных дорог, правил пребывания на железнодорожных станциях и проезда в поездах. Публике запрещалось причинять повреждения пути, сооружениям и объектам железной дороги, загромождать железнодорожное полотно предметами. Переезжать и переходить железную дорогу разрешалось только в специально отведенных местах во время открытых шлагбаумов. Доступ на станционные платформы ограничивался. На станциях устраивались заграждения в виде заборов и оград, вход на перрон разрешался только по билетам или удостоверению служащего. Пассажирам запрещалось осуществлять посадку (высадку) во время движения поезда, оставаться на площадках вагонов, во время движения переходить из одного вагона в другой, высовываться из окон, открывать двери вагонов. При сопровождении поездов жандармы обязаны были контролировать исполнение пассажирами правил проезда в поездах железных дорог. Пассажиры, виновные в нарушении этих правил, привлекались к юридической ответственности. Надо отметить, что железнодорожные жандармы не только контролировали исполнение правил пользования железнодорожным транспортом, но порой, рискуя своей жизнью, спасали пассажиров. Например, в 1917 году на станции Северо-Западной железной дороги военный служащий продовольственного транспорта,

перескакивая из одного вагона в другой, сорвался и попал под колеса поезда. Находившийся поблизости жандармский унтер-офицер Ломако, не растерявшись, вытащил ефрейтора из-под колес, чем спас ему жизнь. За свой геройский поступок унтер-офицер был представлен к награде [6, л. 89].

На железнодорожных жандармов возлагались обязанности по наблюдению за паровозной и поездной прислужкой. Значительное количество несчастных случаев на железных дорогах происходило по вине прислужки, находившейся в состоянии алкогольного опьянения. При установлении нетрезвой прислужки жандармы составляли протокол о правонарушении и доводили информацию начальнику станции, который должен был принять соответствующие меры реагирования по обеспечению безопасности движения и недопущению подобных ситуаций [4, с. 140]. Вообще любое лицо, находящееся в общественном месте в состоянии явного опьянения, угрожающем безопасности и спокойствию, должно было удаляться железнодорожными жандармами из общественных мест и задерживаться до полного вытрезвления с дальнейшим привлечением такого лица к юридической ответственности.

Большой ущерб наносился железным дорогам пожарами. Пожары на железных дорогах возникали от умышленного поджога, неосторожного обращения с огнем либо от других непредвиденных причин. Начальник отделения жандармского полицейского управления должен был знать все распоряжения администрации дороги о мерах по предупреждению пожара и контролировать их исполнение.

Частыми были пожары в самих поездах. Служащим вменялось в обязанность в случае обнаружения в пассажирских вагонах огнеопасных веществ немедленно обращаться к жандармской полиции за содействием к удалению таких веществ из вагонов.

Особое внимание уделялось соблюдению правил о курении. Неосторожное обращение с огнем во время курения было причиной многочисленных пожаров. В случае нарушения правил о курения табака чины жандармской полиции обязаны были составить протокол для привлечения виновных к ответственности [4, с. 135].

По всем пожарам железнодорожные жандармы проводили дознание с установлением причин пожара, виновных, пострадавших, причиненного материального ущерба.

Железнодорожные жандармы осуществляли контроль за деятельностью носильщиков, которые должны были быть прилично и чисто одеты, иметь установленные знаки отличия и вести себя, не создавая неудобств пассажирам. При нарушении установленных правил носильщик по требованию жандарма мог быть лишен права осуществления своей деятельности и исключен со службы [4, с. 140].

Железнодорожные жандармы в пределах своего района наблюдали за нищими, просящими милостыню, и бродягами. В городах, посадах, селениях, на ярмарках, больших и торговых домах нищенствовать и бродяжничать

запрещалось. В случае неисполнения требований жандарма о прекращении попрошайничества составлялся протокол, а виновное лицо отправлялось в место заключения или передавалось в распоряжение чинов общей полиции для доставления по месту жительства [4, с. 149].

Жандармские чины обязаны были следить, чтобы на станциях и в поездах не появлялись проститутки и непристойными предложениями не останавливали публику. При установлении таких женщин их необходимо было отправлять в распоряжение местной полиции.

На железнодорожных жандармов были возложены функции контроля за работой буфетов и вагонов-ресторанов. Совместно с железнодорожным врачом или фельдшером чины жандармской полиции периодически посещали и проверяли буфеты, вагоны-рестораны и другие заведения общественного питания, расположенные в пределах полосы отчуждения на предмет соблюдения санитарных норм. В случаях выявления нарушений составлялся протокол и направлялся начальнику железной дороги, а содержатель буфета привлекался к судебной ответственности.

На многих станциях в вокзалах имелись общественные парикмахерские. Жандармские чины должны были наблюдать за соблюдением там порядка, чистоты и санитарных норм [4, с. 241].

Железнодорожные жандармы контролировали реализацию книжной и газетной продукции на железнодорожных станциях и соблюдение правил о торговле произведениями печати на железных дорогах. Они должны были отслеживать и пресекать распространение запрещенной литературы. В этих целях в жандармские полицейские управления железных дорог периодически направлялись алфавитные указатели запрещенной к распространению литературы. Кроме этого, в управлениях выписывался «Правительственный Вестник», в котором отражались новые запрещенные к распространению издания [4, с. 214].

В обязанности жандармов входило наблюдение за сохранностью кружек, выставленных для сбора пожертвований, и допуском для выемки их содержания только лиц, специально для этого уполномоченных. Монахи и другие лица, собирающие подаяния на храмы и иконы, допускались на станцию только при наличии у них специального разрешения от духовного начальства. Жандармы указывали таким лицам место на вокзале, обязав их не ходить по залам, платформам и поездам, чтобы не создавать беспокойства публике [4, с. 235]. При совершении на станции богослужения, чины жандармских полицейских управлений принимали все меры, чтобы в помещении, где происходит служба, и в соседних комнатах не было шума, бесчинств, музыки, пляски и пения. Буфеты на момент службы закрывались. Всякое нарушение должно было быть немедленно прекращено, а виновные привлечены к ответственности [4, с. 237].

Проведение в пределах полосы отчуждения всякого рода театральных представлений, публичных чтений, концертов, выставок картин разрешалось только с согласия начальника жандармского полицейского управления. При

проведении таких мероприятий ответственность за обеспечение правопорядка и общественной безопасности возлагалась на жандармскую полицию.

Особое внимание жандармских чинов уделялось работе с жалобами граждан. На пассажирских и товарных станциях имелись «Книги для жалоб», в которые пассажиры и другие лица, в случае беспорядка на железной дороге или нарушения служащими дороги железнодорожных правил либо их законных прав, могли записывать свои жалобы, претензии и заявления. Жалобы излагались с указанием доказательств и свидетелей, а также званий, имен, фамилий и места жительства самого жалобщика, так и указываемых им свидетелей.

Управления железных дорог периодически анализировали жалобы, занесенные пассажирами и хозяевами перевозимых грузов в жалобные книги. Так, в 1899 г. на всей железнодорожной сети Российской империи было занесено более 8,45 тыс. отдельных жалоб и претензий, на каждые 10 000 перевезенных пассажиров приходилось 1,08 жалобы. Обоснованными было признано около 20 % жалоб. Причинами наибольшего количества жалоб были невежливое и нетактичное обращение станционных агентов и кондукторских бригад с публикой и пассажирами. В 1901 г. в жалобные книги было занесено более 7,3 тыс. жалоб, что составило, в среднем по 2,73 жалобы на каждый остановочный пункт. В 1901 г. в среднем ежедневно подавалось по 20 жалоб [8, л. 141].

Запись жалобы в книгу производилась в присутствии жандармского унтер-офицера. Лицам, находящимся в нетрезвом состоянии, жалобная книга не выдавалась. О причине отказа в выдаче жалобной книги унтер-офицером составлялся протокол с подписями дежурного по движению агента, двух понятых и по возможности железнодорожного врача или фельдшера. Протокол сдавался на хранение начальнику жандармского полицейского управления. При записи жалобы унтер-офицер снимал копию с жалобы и представлял ее начальнику отделения с заключением по проверке степени соответствия изложенного в жалобе с действительностью. Если в жалобе имелись указания на преступление, совершенное конкретным лицом, то проводилось дознание. Когда жалоба приносилась на действия жандармских нижних чинов, начальник отделения сам обязан был производить дознание в порядке военно-судебного устава. Решения по жалобам начальник жандармского полицейского управления сообщал начальнику дороги для отметки в книге уведомления жалобщика. В течение месяца после разрешения жалобы лицо, записавшее ее, извещалось управлением железной дороги о результатах рассмотрения жалобы.

Развитие железнодорожного транспорта способствовало увеличению внутренних миграционных потоков населения Российской империи. В конце XIX — начале XX вв. переселенческое движение приобрело массовый характер. Значительная часть населения мигрировала самовольно, без получения разрешения местных властей, что вызывало у последних необходимость заострить на этой проблеме особое внимание. В 1897 г.

Минский губернатор в секретном обращении к начальнику Минского отделения Московско-Брестского жандармского полицейского управления железных дорог отмечал, что сельское население Минской губернии самовольно переселяется в Сибирь, при этом значительная часть пользуется железнодорожным транспортом, и просил предпринять все возможные меры по недопущению самовольного переселенческого движения [10, д. 2, л. 37]. В 1900-1914 гг. только из Могилевской губернии переселилось 298 тысяч человек [11, с. 41]. Обязанности железнодорожных жандармов в этой сфере деятельности заключались в надзоре за правильной организацией движения переселенцев, наличием у переселенцев разрешений от местных властей и паспортов, принятии мер, направленных на предупреждение заболеваний среди переселенцев, оказании содействия чинам переселенческих управлений.

С началом Первой мировой войны к этим обязанностям добавились вопросы по обеспечению порядка при эвакуации населения с прифронтовых районов. О массовости этого явления свидетельствуют следующие цифры: общая численность беженцев в Российской империи в конце 1915-1917 гг. достигала 3-4 миллионов человек, на Беларусь приходилось около 1,2-1,5 миллионов [12, с. 6].

Чины жандармских полицейских управлений оказывали помощь при перевозке беженцев и размещении их на железнодорожных станциях. На жандармов были возложены обязанности по обеспечению охраны пунктов питания, контролю за своевременное снабжение беженцев в пути провизией и кипятком [8, л. 166]. Однако стихийный характер эвакуационного движения не всегда позволял в должной мере обеспечить порядок в районах железных дорог, удовлетворить нужды беженцев. Сказывалась массовость движения, нехватка продовольствия, медикаментов, подвижного железнодорожного состава. Жандармский подполковник Кравченко, после изучения положения беженцев на железнодорожных станциях Минск, Старые Дороги и Бобруйск, отмечал, что в октябре 1915 г. в привокзальных районах этих станций скопилось более 70 тыс. беженцев. Выдача им продовольствия была прекращена, питались они полусырым картофелем, медицинская помощь отсутствовала. «Болезни, изнурение, смертность растут особенно среди детей и женщин. В случае дождя или холода, последствия будут ужасны» [13, с. 36]. Действительно, за четыре последних месяца 1915 г. только на одном Минском железнодорожном узле было погребено 1893 умерших беженца [13, с. 37].

Но и в таких тяжелых условиях чины жандармской полиции не переставали исполнять свои обязанности. Руководство, учитывая сложившуюся на железных дорогах тяжелую обстановку, социальную напряженность, обращалось к железнодорожным жандармам с указанием «усилить свою деятельность, приходя на помощь обращающимся за содействием» [8, л. 167].

Еще одной дополнительной обязанностью железнодорожных жандармов в период военных действий была охрана железных дорог от злоумышленников. В соответствии с постановлением Главнокомандующего

армиями Северо-Западного фронта 25 мая 1915 г. ответственность по охране железнодорожного полотна возлагалась на начальников отделений жандармских полицейских управлений железных дорог [14, д. 25412, л. 29]. С этой целью к охране привлекалось население местностей, прилегающих к линиям железных дорог. Всей организацией несения службы местным населением занимались железнодорожные жандармы.

После Февральской революции 1917 г. Временное правительство 4 марта 1917 г. принимает решение упразднить Отдельный корпус жандармов, в том числе и жандармские полицейские управления железных дорог. В соответствии с телеграммой № 173 Комиссара Государственной думы Бубликова, обязанности по обеспечению правопорядка и общественной безопасности на железных дорогах и их охрана возлагалась на железнодорожников [15, д. 2, л. 139]. Задержание железнодорожниками лиц, виновных в совершении правонарушений, допускалось лишь на время составления протокола и никак не более 4-х часов. При задержании лица за совершение преступления железнодорожный агент должен был передать это лицо власти, «законно заменяющей власть жандармскую» [15, д. 2, л. 139]. Однако более конкретно, какой орган заменит жандармскую власть, в телеграмме не указывалось.

Тем временем ликвидация жандармской полиции в условиях войны и демократизации общества привела к резкому обострению оперативной обстановки на железных дорогах, особенно в прифронтовых районах. Начальник военных сообщений армий Юго-Западного фронта в апреле 1917 г. в своем рапорте начальнику военных сообщений на театре военных действий отмечал, что «с расформированием жандармской полиции железные дороги фронта лишились совершенно наружной охраны» [15, д. 2, л. 164]. Повсеместно на железных дорогах отмечались факты беспорядков, насилия над железнодорожниками со стороны военнослужащих, рост преступности. «Военнослужащие ставят пассажиров в совершенную невозможность пользоваться дорогами как общегосударственным способом передвижения: имеются донесения о случаях насильственного удаления пассажиров солдатами из вагонов, некоторые пассажиры, лишённые возможности выходить в коридор вагона, вынуждены отправлять естественные надобности в окно, женщины впадают в обморочное состояние и т. п.» — констатировало Министерство путей сообщения [16, с. 36]. Встречались случаи, когда солдаты творили над железнодорожниками самосуд за якобы умышленное промедление в отправке поездов, для остановки нужного поезда укладывали на рельсы посторонние предметы, а однажды уложили на путь начальника станции. Имели место случаи причинения тяжелых ранений железнодорожным служащим [16, с. 36]. Резко увеличилось количество несчастных случаев на железных дорогах. Только на Александровской железной дороге в 1917 г. было ранено 937 и погибло 120 человек [16, с. 42]. Практически повсеместно рабочие организации стали использовать угрозу забастовки как способ добиться от администрации все новых и новых уступок. Активизировалась деятельность иностранных разведслужб, предпринимались

попытки взрывов железнодорожных сооружений, участились случаи незаконного провоза оружия, боеприпасов, взрывчатки для подготовки террористических актов. Железнодорожники не могли самостоятельно навести порядок.

Поэтому вопрос о необходимости обеспечения правопорядка и общественной безопасности на объектах железнодорожного транспорта после ликвидации жандармской полиции неоднократно поднимался командующими фронтами, а затем Министерством внутренних дел и руководством Министерства путей сообщения. Так, начальник штаба Верховного Главнокомандующего своим приказом на железных дорогах фронта преобразовал жандармскую полицию в железнодорожную стражу с подчинением Управлениям военных сообщений. За железнодорожной стражей сохранялись лишь функции поддержания внешнего порядка и предупреждения шпионажа. Министр путей сообщения Некрасов согласился с этим решением [15, д. 2, л. 41].

На некоторых железных дорогах из представителей железнодорожников начала формироваться народная милиция. В марте 1917 г. народная милиция действовала на Риго-Орловской железной дороге. Народная милиция изначально подчинялась железнодорожной администрации [15, д. 2, л. 101].

Параллельно, начиная с мая 1917 г., на железных дорогах из представителей воинских гарнизонных, армейских и фронтовых комитетов, Совета солдатских и рабочих депутатов, городских, земских и железнодорожных организаций начали формироваться комитеты военно-народной охраны. Учреждались комитеты военно-народной охраны с целью «упорядочения перевозки пассажиров и грузов железнодорожным транспортом, предупреждения и пресечения беспорядков, связанных с нарушением неприкосновенности личности и с причинением ущерба имуществу, в особенности же ограждения лиц, обслуживающих пути сообщения, от всякого посягательства со стороны пользующихся этими путями» [17, д. 3, л. 17]. Комитеты были созданы на станциях Двинск, Полоцк, Витебск, Молодечно, Могилев, Калинковичи, Лунинец, Минск, Осиповичи, Жлобин и др. [17, д. 3, л. 16].

Однако необходимо отметить, что деятельность вышеназванных формирований из-за отсутствия единого нормативного регулирования и централизованного руководства была малоэффективной.

Таким образом, во второй половине XIX — начале XX веков железнодорожные жандармы выполняли многочисленные обязанности по поддержанию порядка и общественной безопасности на железных дорогах. Жандармская полиция разрешала конфликтные ситуации между железнодорожными компаниями и собственниками земельных участков, изъятых под строительство железнодорожных линий, споры между нанимателями и рабочими во время строительства железных дорог; осуществляла паспортный контроль над лицами, работающими на железных дорогах и проживающими в полосе отчуждения; проводила профилактические

мероприятия по предупреждению травматизма на железнодорожном транспорте; контролировала деятельность обслуживающего персонала, общественных организаций, соблюдение пассажирами правил пользования железнодорожным транспортом; выдавала разрешения на приобретение огнестрельного оружия; рассматривала жалобы; участвовала в организации движения переселенцев и охраны железнодорожных объектов и др. В целом деятельность железнодорожных жандармов способствовала безопасному функционированию железнодорожного транспорта. Расформирование жандармской полиции в 1917 г. было одной из основных причин дезорганизации системы единого управления в области обеспечения порядка на железных дорогах, что отрицательно сказалось на функционировании железнодорожного транспорта.

Список использованных источников

1. 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.
2. Жихарев, С.Б. Политика российского правительства в сфере железнодорожного строительства и ее реализация на территории Беларуси во второй половине XIX — начале XX в.: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.03 / С.Б. Жихарев. — Минск, 2003. — 132 л.
3. Титок, В.А. Формирование и революционная борьба железнодорожного пролетариата Белоруссии во второй половине XIX — начале XX вв.: дис. ... канд. ист. наук / В.А. Титок. — Минск, 1966. — 370 л.
4. Обязанности жандармской железнодорожной полиции. По жандармско-полицейской части / сост. Л. Тимофеев. — 2-е изд. — СПб.: Типография МВД, 1912. — 1195 с.
5. Белоруссия в эпоху капитализма: сборник документов и материалов: в 3 т. / Гл. арх. упр. при СМ БССР, Ин-т истории АН БССР; сост.: В.И. Мелешко [и др.]. — Минск: Наука и техника, 1981. — Т. 2: Развитие капитализма в промышленности, положение промышленных рабочих и рабочее движение в Белоруссии 1861-1900 гг. / сост.: З.Е. Абезгауз [и др.]. — 1990. — 335 с.
6. Гронский, А.Д. Политическая полиция Российской империи и ее деятельность на территории Беларуси во второй четверти XIX — начале XX в.: дис.... канд. ист. наук: 07.00.03; 07.00.02 / А.Д. Гронский — Минск, 2003. — 115 л.
7. 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.
8. 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.

9. Железная дорога Беларуси: История и современность / А.Б. Бессольнов [и др.]; под общ. ред. В.Г. Рахманько. — Минск: ОДО «Триолета», 2001. — 488 с.
10. Государственный архив Российской Федерации. — Фонд 77. — Оп. 3.
11. Сямейных, З.М. Сялянства Гомельшчыны і аграрныя перасяленні пач. XX ст. / З.М. Сямейных // Гомельшчына: старонкі мінулага / Гомел. дзярж. ун-т ім. Ф. Скарыны [і інш.]; рэдкал: Р.Р. Лазько [і інш.]. — Гомель, 1996. — Вып. 2: Нарысы. — С. 36-42.
12. Лапановіч, С. Першая сусветная вайна і бежанства як дзяржаўная праблема / С. Лапановіч // Беларускі гістарычны часопіс. — 2005. — № 10. — С. 5-12.
13. Савицкий, Э.М. Революционное движение в Белоруссии (август 1914 — февраль 1917 гг.) / Э.М. Савицкий. — Минск: Наука и техника, 1981. — 182 с.
14. Национальный исторический архив Беларуси. — Фонд 1416. — Оп. 2.
15. Национальный исторический архив Беларуси. — Фонд 2625. — Оп. 4.
16. Сенин, А.С. Железные дороги в марте — октябре 1917 г.: от кризиса к хаосу / А.С. Сенин // Вопросы истории. — 2004. — № 3. — С. 32-56.
17. Национальный исторический архив Беларуси. — Фонд 2415. — Оп. 8.
18. Ціток, У. Першы народны мітынг / У. Ціток // Маладосць. — 1965. — № 10. — С. 91-93.
19. Ціток, У. Пралетарыят Беларусі у перыяд найвышэйшага ўздыму рэвалюцыі / У. Ціток // Народная асвета. — 1965. — № 12. — С. 58-62.
20. Гронский, А.Д. Деятельность железнодорожных жандармов Северо-Западного края в период Первой мировой войны / А.Д. Гронский // Вопросы гуманитарных наук. — 2003. — № 6. — С. 35-37.
21. Гронский, А.Д. Жандармы на железных дорогах / А.Д. Гронский // Милютинские чтения — 1999 г.: материалы науч. конф., посвящ. 170 — летию со дня рождения И.А. Милютина, Череповец, 20 апреля 1999 г. / Черепов. гос. ун-т; редкол.: А.Н. Егоров [и др.]. — Череповец, 1999. — С. 37-40.
22. Стрельский, Д.Г. Административно-правовая деятельность органов внутренних дел (милиции) на железнодорожном транспорте в сфере охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности: автореф. дис.. канд. юрид. наук: 12.00.14 / Д.Г. Стрельский; Акад. МВД Республики Беларусь. — Минск, 2002. — 21 с.