

Мурашко, А.И. Обеспечение общественной и государственной безопасности на железных дорогах Беларуси во второй половине XIX – начале XX вв. в контексте противодействия протестному движению железнодорожников / А.И. Мурашко // Идеологические аспекты военной безопасности. – 2014. - № 1. – С. 52-57.

УДК 351.742 (476) (091) (043.3)

Обеспечение общественной и государственной безопасности на железных дорогах Беларуси во второй половине XIX – начале XX вв. в контексте противодействия протестному движению железнодорожников

В статье рассматривается политика проводимая руководством Российской империи в сфере обеспечения общественной и государственной безопасности на железных дорогах белорусских губерний во второй половине XIX – начале XX вв. в связи с развитием протестного движения железнодорожников. В работе отмечается, что подразделения жандармской железнодорожной полиции, в компетенции которых находилось обеспечение общественной и государственной безопасности на железных дорогах, до 1906 г. не были готовы к массовому протестному движению железнодорожников. В дальнейшем разработанная Департаментом полиции и Отдельным корпусом жандармов, при поддержке на законодательном уровне, и реализованная на практике система мер по предупреждению и пресечению железнодорожных забастовок способствовала уменьшению забастовочного движения на железных дорогах и нормальному функционированию железнодорожного транспорта.

В отечественной историографии, особенно советского периода, имеется значительное количество научно-исследовательских работ, посвященных рабочему и революционному движениям второй половины XIX – начала XX вв. среди железнодорожников. В то же время политика в сфере обеспечения общественной и государственной безопасности на железных дорогах белорусских губерний, осуществляемая руководством Российской империи в связи с развитием протестного движения железнодорожников, практически не исследована отечественными историками и правоведами.

К концу XIX в. железнодорожные жандармы вынуждены были обратить внимание на рабочее движение среди железнодорожников. Численность железнодорожных рабочих и служащих к 1900 г. достигла 30,6 тыс. человек [1, с. 84], на железных дорогах было занято около 11,7% всех рабочих Беларуси [2, с. 52]. Тяжелые условия труда, низкая зарплата большей части рабочих, социальная незащищенность вызывали среди железнодорожников соответствующую протестную реакцию, выливающуюся в забастовочное движение.

В 70-90-х гг. XIX в. на железных дорогах Беларуси произошло не менее 11 забастовок. В 1876 г. в г. Минске около 300 железнодорожников забастовали по поводу невыплаты зарплаты, аналогичная забастовка прошла в г. Столбцах. В 1882 г. и 1886 г. бастовали, соответственно, железнодорожники гг. Бреста и Гомеля. Основные требования бастовавших сводились к увеличению зарплаты, сокращению объема работ, улучшения социального положения рабочих. В 1893-1895 гг. прошли забастовки в гг. Пинске, Гомеле, Минске. Железнодорожники были не согласны с введением «Устава о пенсионной кассе» [3, с. 168-187]. В июне 1899 г. более 900 рабочих гомельских железнодорожных мастерских прекратили работу с требованием увеличить размер поденной зарплаты, возобновить выдачу пособий при рождении ребенка и на погребение умерших членов семей, пересмотреть плату за время болезни работника [4, с. 290]. Анализ первых забастовок показывает, что они имели локальный характер, охватывали в основном несколько железнодорожных мастерских. Требования, предъявляемые железнодорожниками к администрации, носили социально-экономический характер.

В рассматриваемый период на рабочее движение железнодорожников начинают оказывать влияние политические партии и общественные организации. Наибольшую поддержку среди железнодорожников имели социалисты-революционеры и социал-демократические организации. Это объясняется тем, что социальной базой партии социалистов-революционеров было крестьянство, а основным источником кадров железнодорожников являлась белорусская деревня. Эсеровские организации действовали на таких крупных железнодорожных узлах как Бобруйск, Витебск, Гомель, Двинск, Лунинец, Минск, Могилев, Орша, Пинск, Речица и др. В октябре 1906 г. в Северо-Западной областной организации эсеров насчитывалось 697 железнодорожников [5, с. 63].

Железнодорожники представляли также хорошую социальную базу для социал-демократических организаций. Идеи «полного освобождения труда от гнета капитала» и «диктатуры пролетариата» имели широкую поддержку у железнодорожников. Среди рабочих на крупных железнодорожных узлах активно велась социал-демократическая пропаганда представителями Полесского и Северо-Западного комитетов, Минской, Гомельской, Оршанской, Витебской и другими группами Российской социал-демократической рабочей партии (далее - РСДРП) и Бунда.

В 1905 г. рабочее движение железнодорожников переходит на новый качественный уровень - от выдвижения экономических требований к политическим. 20-21 апреля в Москве состоялся первый съезд железнодорожников, в работе которого приняли участие представители 11 железных дорог Российской империи, в том числе Московско-Брестской железной дороги [1, с. 70]. Съезд принимает решение о создании общероссийской профессионально-политической организации - Всероссийского железнодорожного союза (далее - ВЖС). Основной целью

организации ВЖС было улучшение материального и правового положения железнодорожных служащих и рабочих. Для этого, по мнению руководства ВЖС, необходимо было изъять у правительства право решения всех вопросов, касающихся железнодорожного транспорта и передать его железнодорожникам, изменить государственное устройство, т.к. при современном государственном устройстве дефункционализация правительства была не возможна. [6, с. 69]. Надо отметить, что в ВЖС значительным было влияние партии социалистов-революционеров. В Центральном бюро ВЖС представители эсеров во главе с В.Н. Переверзевым, И.И. Бедновым, И. Печковским, А. Ухтимским занимали ведущую позицию [7, с. 189]. Кроме того эсеры играли заметную роль в отделениях и комитетах ВЖС. Так, на Полесских и Либаво-Роменской железных дорогах влияние эсеров было преобладающим [8, с. 17].

В июле 1905 г. на II съезде ВЖС главной задачей на ближайший период выдвигает подготовку одновременной на всех железных дорогах политической забастовки. В октябре 1905 г. Центральное бюро ВЖС объявило всеобщую политическую железнодорожную забастовку. Союзом были выставлены как социально-экономические требования, так и политические: свобода слова, печати, собраний, союзов, стачек, неприкосновенность личности, созыв народных представителей с законодательной властью, выбранных всем населением страны, полная амнистия политическим заключенным и др. [1, с. 71].

Митинг железнодорожников в г. Гомеле 10 октября поддержал предложение о присоединении к политической стачке. Под руководством временного местного комитета ВЖС 11-12 октября было остановлено движение поездов на Либаво-Роменской и Полесских железных дорогах [1, с. 76].

В числе первых 11 октября забастовали рабочие Оршанского железнодорожного узла [9, с. 425]. В этот же день забастовали рабочие станции Минск Либаво-Роменской и Московско-Брестской железных дорог, станции Пинск Полесских железных дорог. 12 октября забастовка охватила станции Лунинец, Барановичи, прекратилось движение поездов по линии Брянск-Брест. 13 октября началась стачка в Мозыре [1, с. 76]. С 11 по 17 октября в Минске проходили сходки и митинги на Виленском вокзале. Власти для поддержания порядка стянули к центрам забастовочного движения войска. С 11 октября в г. Гомеле все железнодорожные сооружения охранялись батальоном Гомельского гарнизона, 12 октября в г. Оршу из г. Могилева прибыли 4 роты солдат Кадниковского полка, в г. Минске сконцентрировались значительные воинские силы. Забастовочное движение было подавлено силой. 14 октября в г. Гомеле при столкновении митингующих с войсками было убито 7 человек и много ранено. 18 октября в Витебске при разгоне митинга казаки убили 7 и ранили 4 человека. В этот же день в Минске войска расстреляли демонстрацию, погибло более 100 человек, ранено около 300. [1, с. 73, 76].

На декабрь 1905 г. приходится второй пик забастовочного движения. Представители 29 железных дорог и Центральное бюро ВЖС приняли решение о начале 8 декабря второй всеобщей железнодорожной забастовки [10, с. 114]. 8 декабря прекратили работу железнодорожники Минского железнодорожного узла. В Гомеле состоялся митинг железнодорожников, на котором председатель местного комитета ВЖС В.С. Барабашкин зачитал телеграммы из Москвы и Минска с предложением примкнуть к забастовке. Движение на Гомельском железнодорожном узле было остановлено. Из представителей местных организаций ВЖС, РСДРП и Бунда был сформирован революционный комитет, который осуществлял руководство забастовкой и готовил вооруженное восстание в городе [1, с. 78-79]. В этот же день прекратилось движение на станциях Луинец, Пинск [10, с. 115]. Было остановлено движение поездов на всех участках Полесских железных дорог. На станциях распоряжались комитеты отделений ВЖС.

Забастовки охватили все железные дороги Беларуси. На Либаво-Роменской железной дороге забастовки продолжались 13 дней, на Московско-Брестской железной дороге - 16 дней, на Полесских железных дорогах – 15 дней, на Риго-Орловской железной дороге – 29 дней, на С.-Петербург-Варшавской железной дороге – 12 дней [11, с. 121-122].

Революционные выступления железнодорожников в 1905 г. в Российской империи показали, что подразделения жандармской железнодорожной полиции, на которые возлагались функции по обеспечению общественной и государственной безопасности на железных дорогах, практически не были готовы к массовому забастовочному движению. В циркуляре Отдельного корпуса жандармов (далее – ОКЖ) № 30 от 8 ноября 1905 г. отмечалось, что в большинстве случаев беспорядки на железных дорогах произошли совершенно неожиданно для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог (далее – ЖПУ ж.д.), в результате чего ими не были своевременно приняты меры по их предотвращению [6, с. 129].

Октябрьские и декабрьские события 1905 г. подтвердили необходимость разработки Департаментом полиции (далее – ДП) и Штабом Отдельного корпуса жандармов (далее – ШОКЖ) комплекса мер по предупреждению и пресечению забастовочного движения на железных дорогах.

ШОКЖ был сделан анализ забастовочного движения, выделены основные виды забастовок. Забастовки на железных дорогах подразделялись в зависимости от методов проведения: на активные забастовки (прекращение работ из-за политических или социально-экономических требований) и пассивные (преднамеренное замедление железнодорожных работ), по району действия на частичные (забастовки в отдельных службах, депо, мастерских и др.) и общие (забастовки на одной или нескольких железных дорогах) [12, с. 595].

В комплексе мер, разработанных ДП и ШОКЖ, по борьбе с забастовочным движением выделялось три основных направления: меры, принимаемые до возникновения забастовки, предупредительные;

непосредственно меры подавления забастовки и репрессивные меры, принимаемые после подавления забастовки.

К мерам по предупреждению забастовок со стороны жандармской железнодорожной полиции относились: непосредственное нахождение офицеров и нижних чинов жандармской полиции на местах; усиление полицейского надзора за служащими и проживающими в районе жандармского отделения; расширение агентурной работы в среде железнодорожников; профессиональная подготовка офицерами нижних чинов в плане изучения обязанностей и прав жандармских чинов во время забастовки, проверка начальствующими лицами знания самими офицерами этих обязанностей; организация периодических предварительных совещаний членов особых и местных комитетов для выработки мер по борьбе с внезапными забастовками и охраны наиболее важных стратегических сооружений.

К примеру, 9 января 1906 г. Минская группа РСДРП попыталась организовать забастовку в мастерских Московско-Брестской и Либаво-Роменской железных дорогах. Однако жандармская железнодорожная полиция заранее приняла меры предосторожности, и 9 января мастерские, депо и вокзалы охранялись войсками и полицией. Забастовка не состоялась [13, с. 133].

Согласно «Положению о чрезвычайной охране» на ряде железных дорог были расквартированы воинские части. По указанию руководителей Министерства внутренних дел начальниками ЖПУ ж.д. и отделений были сделаны расчеты воинских сил, необходимых в случае революционных выступлений. Так, начальник Витебского отделения Московско-Рижского ЖПУ ж.д. подполковник Григорьев в феврале 1907 г. сообщал Витебскому губернатору, о том, что для принятия решительных мер по предупреждению забастовочного движения в Витебском узле необходимо будет иметь на станции Витебск 2 роты солдат, каждая не менее 70 солдат, при 3-х офицерах [14, д. 2569, л. 2]. Начальник Полоцкого отделения Петербургского ЖПУ ж.д. в июне 1907 г. просил губернатора «усилить наличность имеющихся в Полоцке войск еще одной ротой» [15, с. 112].

Особое место в предупреждении забастовок занимала работа по минимизации влияния общественных организаций и политических партий на железнодорожников. Основное внимание было обращено на антиправительственную деятельность ВЖС. Власти отмечали, что в декабре 1905 г. комитеты ВЖС представляли собой «мятежные организации, поднявшиеся и поддерживающие вооруженное восстание» [16, с. 232]. 13 декабря 1905 г. министр Министерства путей сообщения (далее – МПС) Немешаев запретил деятельность организаций ВЖС на железнодорожном транспорте. [16, с. 232].

В феврале 1906 г. всем начальникам ЖПУ ж.д. и охранных отделений ДП разослал циркуляр № 679 о принятии мер к выявлению членов Цетрального бюро и районных комитетов ВЖС [17, с. 299]. К концу 1906 г. по сведениям

ДП было выявлено приблизительно 15 тыс. членов ВЖС. На Московско-Брестской железной дороге насчитывалось до 400 членов ВЖС, на Либаво-Роменской – 100, на Полесских – 36 членов [16, с. 273].

В октябре 1906 г. ДП издает циркуляр, в котором начальникам губернских жандармских управлений (далее – ГЖУ) и ЖПУ ж.д. предписывалось «строго следить за деятельностью возникающих союзов и обществ и сообщать об их возникновении и деятельности, особо обращать внимание на лиц, состоящих на государственной службе или занимающих должности, соединенные с правами таковой» [17, с. 301]. ДП давал понять руководителям органов политической полиции, что лучшее средство к прекращению антиправительственной деятельности общественных организаций и политических партий - это их закрытие. Активные репрессивные меры органов политической полиции в этом направлении позволили снизить влияние ВЖС на железнодорожников. В июне 1907 г. заседание Центрального комитета партии социалистов-революционеров констатировало, что «железнодорожный союз разбит, когда он сорганизуется – неизвестно» [5, с. 279].

В августе 1906 г. ДП начальникам ЖПУ ж.д. было разослано секретное предписание № 82, в котором указывалось на необходимость привлечения жандармской железнодорожной полиции «к борьбе с революционным движением» [19, с. 236-237]. В соответствии с этим предписанием в целях организации агентурного наблюдения начальникам ЖПУ ж.д. и начальникам отделений выделялись финансы на приобретение платных секретных агентов.

Надо отметить, что до этого момента агентурно-оперативной работой в среде железнодорожников занимались ГЖУ. Например, в конце XIX – XX вв. оперативной разработкой Гомельского комитета социал-демократической организации, членами которой были и железнодорожники, занимались жандармы Могилевского ГЖУ. Ими был завербован секретный агент - русский железнодорожник, активный член комитета, получавший за свою работу 10 рублей в месяц. С 1898 г. вплоть до 1902 г. ДП был полностью осведомлен о деятельности организации. В то же время данная агентурная разработка проводилась без участия жандармской железнодорожной полиции [18, с. 52-63].

Организация секретной агентуры и внутреннего наблюдения строилась в соответствии с многочисленными инструкциями, указаниями и циркулярами, разработанными ДП и ШОКЖ.

Так, «Инструкция по организации и ведению внутреннего секретного наблюдения», разработанная в 1907 г., затрагивала совокупность вопросов, связанных с деятельностью органов политической полиции. Инструкция включала 41 пункт [17, с. 200]. В ней подробно указывалось какими качествами должен обладать сотрудник, занимающийся агентурно-оперативной работой, определялись его взаимоотношения с секретными агентами. В инструкции отмечалось о необходимости изучения жандармами, ведущими оперативную работу, положение дел в революционном движении,

программы революционных партий, напоминалось о недопустимости провокационных приемов, ставились задачи по инструктированию секретных агентов. Здесь же разъяснялись вопросы оплаты секретного агента, способы их приобретения и проверки достоверности полученных сведений, способы легендирования и обеспечения безопасности, как агента, так и сведений предоставляемых им. Подробно рассматривались действия жандарма в случае ареста членов политической организации и агента, разрыва отношений с агентом [17, с. 201].

Все секретные агенты делились на агентов внутреннего наблюдения, которые принадлежали к различным политическим партиям и общественным организациям, вспомогательных агентов, не состоявших в партиях и организациях, но поддерживавших связи и контакты с их членами, и «штучников» - лиц, привлекаемых для выполнения за вознаграждение отдельных разовых заданий [20, с. 115].

Руководство ШОКЖ и ДП от железнодорожных жандармов требовало, чтобы на крупных железнодорожных узлах и станциях обязательно приобреталась партийная агентура внутреннего наблюдения, в тех же местах, где не было больших железнодорожных предприятий, мастерских и депо, разрешено было довольствоваться вспомогательными агентами. Однако надо отметить, что агентурная работа в ЖПУ ж.д. была поставлена на низком уровне. Например, в Борисовском отделении Московско-Рижского ЖПУ ж.д. в начале 1911 г. числился только один секретный агент «Смелый», который ни в каких политических и общественных организациях не состоял, но был знаком с «неблагонадежным элементом». «Смелый» в течение трех месяцев работы агентурных сведений не давал, а в дальнейшем отказался работать [21, д. 4, л. 2, 5]. В начале 1912 г. начальником Борисовского отделения был подыскан секретный агент «Красный» с ежемесячной оплатой в 30 рублей. Агент в политических и общественных организациях не состоял, но был знаком с «неблагонадежным элементом». В течение пяти месяцев работы сведений от агента не поступало [21, д.4, л. 6-19].

Многие начальники отделений ЖПУ ж.д. вообще избегали работы с секретной агентурой. Товарищ министра внутренних дел П. Курлов в 1910 г. по этому поводу отмечал: «Опыт показал, что господа начальники отделений сначала относились к новому для них делу, в сущности составляющему главнейшую их обязанность, чисто формально, стараясь держать одного - двух сотрудников «для вида», а затем постепенно дошло до того, что в настоящее время агентура не только партийная, но и вспомогательная, у начальников отделений – явление исключительное» [17, с. 205]. В июне 1912 г. ДП выступает с угрозами к начальникам отделений ЖПУ ж.д. по поводу организации агентурной работы. Директор ДП Белецкий предупреждал руководителей железнодорожной жандармерии: «Если в каких-либо жандармских отделениях вовсе не будет ... агентуры, или агентура эта окажется недостаточно удовлетворительной, то ДП будет входить к министру внутренних дел с докладами о несоответствии таких начальников отделений с

занимаемыми должностями» [17, с. 205]. Однако репрессивные меры, предпринятые руководством, не дали положительных результатов. В декабре 1912 г. на Особом совещании при ДП по вопросу о политическом розыске в империи отмечалось, что «в Жандармских Полицейских Управлениях железных дорог розыск поставлен совершенно неудовлетворительно, несмотря на то, что печальные события 1905 г. показали с очевидностью, как легко воспринимается революционная пропаганда железнодорожными служащими и какие стройные, сплоченные поэтому организации образовались на железных дорогах, забастовка на которых в октябре и декабре 1905 г. отразилась решительным образом на временном успехе революционных вспышек» [19, с. 464].

Таким образом, надо отметить, что агентурно-оперативная работа жандармской железнодорожной полиции, несмотря на многочисленные требования со стороны ДП и ШОКЖ, велась на низком уровне и не могла реально противостоять развитию революционного движения.

Меры подавления забастовки включали: восстановление прекратившегося движения; охрана железнодорожных сооружений и подвижного состава; подавление силой любого вооруженного сопротивления; арест лиц, проявляющих агитационную и другую активную деятельность в организации забастовки; ограждение лиц, не сочувствующих забастовке и желающих работать, а также членов их семей от насилия со стороны забастовщиков. Так, во время декабрьской забастовки 1905 г. в г. Минске в ночь на 9 декабря были арестованы 17 человек, в том числе П.О. Жаба, И.И. Метлин С.А. Волынский, Ю.А. Якубовский, И.С. Кабордо, В.П. Ляндажер и др., которые, по сведениям жандармов, являлись активными участниками ВЖС и возглавляли забастовочное движение в г. Минске. 14-15 декабря были арестованы еще более 30 видных революционеров [1, с. 78]. Произведенные аресты позволили властям предотвратить вооруженное восстание в г. Минске.

Для подавления забастовки железнодорожников в Барановичах 12 декабря 1905 г. был направлен отряд пограничной стражи во главе с полковником Рербергом, 13 декабря сюда же прибыл поезд с карательным батальоном генерала Орлова. 17 декабря в Барановичах возобновилось регулярное движение поездов [1, с. 80]. 19 декабря карательный батальон генерала Орлова прибыл в г. Гомель. Одновременно с войсками генерала Орлова для усиления прибыл карательный поезд с эскадрой 50-го драгунского Иркутского полка, а на другой день полсотни 2-го Таманского казачьего полка из поселка Клиницы. [10, с. 130]. 22 декабря беспорядки в Гомеле были прекращены. Министр внутренних дел П. Дурново обеспокоенный положением на Либаво-Роменской железной дороге обращался к Военному министру с просьбой принять такие же меры воздействия на мятежников, которые были приняты руководством Военного министерства по отношению к линиям Юго-восточных железных дорог, Екатеринбургской дороге и на станции Гомель. [10, с. 119-120]. Из Гомеля поезд

с войсками генерала Орлова для подавления забастовки направился в Пинск, где 23 декабря забастовка была подавлена [1, с. 81]. Карательные поезда курсировали по железным дорогам вплоть до весны 1907 г.

Репрессивные меры заключались в выявлении активных участников забастовки и преследовании их в соответствии с уголовным законодательством. 11 февраля 1905 г. на железных дорогах Европейской части Российской империи было объявлено о введении военного положения. В соответствии с этим положением железнодорожные рабочие и служащие за самовольное оставление службы, участие в забастовках могли быть уволены, сданы в рекруты или заключены в тюрьму на срок до 8 месяцев [16, с. 100]. По железным дорогам был разослан приказ министра путей сообщения Немешаева, в соответствии с которым должны были быть уволены все члены комитетов и бюро ВЖС, выборные делегаты и другие железнодорожники, которые являлись по сведения ЖПУ ж.д. активными участниками забастовочного движения. По распоряжению министра внутренних дел П.Н. Дурново был объявлен розыск организаторов забастовок с последующим привлечением последних к ответственности [16, с. 233]. Так, после майских стачек 1905 г. были сданы в рекруты 42 рабочих железнодорожных мастерских и депо станции Минск [13, с. 87]. С 1 ноября 1905 г. по 31 мая 1906 г. за участие в забастовках из числа штатных работников 29 железных дорог Российской империи было уволено 17 731 человек [16, с. 237]. К 14 января 1906 г. на Полесских железных дорогах были арестованы 95 и уволены 235 человек, к началу апреля 1906 г. на Либаво-Роменской железной дороге было уволено 835 человек, на Московско-Брестской – 170 [1, с. 84].

Вся ответственность по водворению порядка при забастовке до передачи власти военному командованию возлагалась на начальника ЖПУ ж.д. и начальников отделений. Для согласования действий между жандармской полицией, военным руководством, железнодорожной и местной гражданской администрацией по подавлению забастовок 14 декабря 1905 г. был издан высочайший указ «О правилах чрезвычайной охраны на железных дорогах» [6, с. 123]. В соответствии с этим указом на местах образовывались межведомственные Особые комитеты по принятию чрезвычайных мер охраны железных дорог. В состав комитетов входили представители железнодорожной администрации, жандармской железнодорожной полиции и военного ведомства. Особые комитеты при объявлении местности на положении усиленной охраны были наделены правами почти равными с правами генерал-губернатора [22, с. 102].

При появлении первых признаков беспорядков на железных дорогах чины жандармской полиции должны были принять самые энергичные меры к их прекращению, не допуская их развития до размеров, требующих привлечения значительной военной силы. От железнодорожной полиции требовалось обеспечить охрану наиболее важных объектов и сооружений дороги (депо с паровозами, поворотные круги, водокачки, телеграфные комнаты, станционные денежные кассы и др.) и подвижного состава;

пресекать агитационную деятельность и насилие, арестовывать агитаторов; личными уговорами железнодорожников содействовать продолжению работ, организовать совместно с железнодорожным руководством замещение должностей бастующих или арестованных лиц служащими с других дорог или мест.

Инициаторами большинства железнодорожных забастовок являлись рабочие депо и мастерских, служащие, телеграфисты и конторщики узловых и конечных пунктов железных дорог. Промежуточные станции лишь пассивно выполняли распоряжения первых. В связи с этим руководство ШОКЖ предписывало чинам жандармской полиции уделить особое внимание узловым станциям. При возникновении беспорядков необходимо было в первую очередь сконцентрировать здесь значительные части войск, сюда стягивались основные силы жандармской полиции. В случае захвата узловых станций бастующими для наведения порядка и открытия движения по дороге было предусмотрено создание боевых поездов из войск и чинов жандармской полиции, которые пробивались бы к узловым пунктам, арестовывая и обезоруживая рабочие дружины, а где нужно – принимая насильственные меры для открытия железнодорожного движения.

При локальных забастовках в одной какой-либо мастерской, службе и т.п., жандармским чинам необходимо было, узнав причину забастовки, взять на себя посредничество между бастующими и железнодорожным руководством и посредством переговоров и воздействия на обе стороны склонить бастующих к восстановлению работ, а лиц, подстрекающих к продолжению забастовки, подвергнуть задержанию и передать в распоряжение общей полиции [12, с. 597-598].

Таким образом, подразделения жандармской железнодорожной полиции, отвечавшие за обеспечение общественной и государственной безопасности на железных дорогах, до 1906 г. не были готовы к массовому протестному движению железнодорожников. В дальнейшем разработанная ДП и ОКЖ, при поддержке на законодательном уровне, и реализованная на практике система мер по предупреждению и пресечению железнодорожных забастовок способствовала уменьшению забастовочного движения на железных дорогах и нормальному функционированию железнодорожного транспорта. В период между революциями (1907-1917 гг.) железнодорожники в политической борьбе практически не участвовали [15, с. 222].

Список цитируемых источников

1. Железная дорога Беларуси: История и современность / А.Б. Бессольнов [и др.]; под общ. ред. В.Г. Рахманько. – Мн.: ОДО «Триолета», 2001. – 488 с.
2. Политические партии и политическая полиция / Г.Г. Касаров [и др.]; под общ. ред. Э.М. Энтина. – Гомель, 1996. – 450 с.

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. – Мн., 1966. – 370 л.
4. 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.]. – Мн.: Наука и техника, 1981. - Т. 2: Развитие капитализма в промышленности, положение промышленных рабочих и рабочее движение в Белоруссии 1861-1900 / сост.: З.Е. Абезгауз [и др.]. - 1990. – 335 с.
5. Морозов, К.П. Партия социалистов-революционеров в 1907-1914 гг. / К.П. Морозов. – М.: РОССПЭН, 1998. – 623 с.
6. Литвинов, Н.Д. Противодействие антигосударственному террору на железных дорогах Российской империи: сб. документов и материалов / авт.-сост.: Н.Д. Литвинов, Ш.М. Нурадинов. - М.: Голос, 1999. - 144 с.
7. Леонов, М.И. Партия социалистов-революционеров в 1905-1907 гг. / М.И. Леонов; отв. ред. Ю.И. Кирьянов. – М.: РОССПЭН, 1997. – 511 с.
8. Титок, В.А. Формирование и революционная борьба железнодорожного пролетариата Белоруссии во второй половине XIX – начале XX вв.: автореф. дис. канд. ист. наук / В.А. Титок; Белорусский государственный университет им В.И. Ленина. – Мн., 1966. – 23 с.
9. Документы и материалы по истории Белоруссии. - Т. III. (1900-1917 гг.) / под ред. В.Н. Перцева [и др.]. – Мн.: АН БССР, 1953. - 1019 с.
10. Революционные события в Гомеле и Гомельской области в годы первой русской революции 1905 – 1907 гг.: сб. док. и материалов / Гомел. обл. краевед. музей; сост.: А.И. Коробочко [и др.]. - Гомель, 1955. - 214 с.
11. Кругляков, Б. Революционное движение среди железнодорожников в 1905 году / Б. Кругляков // Пролетарская революция. – 1925. - № 11. – С. 81-123.
12. Обязанности жандармской железнодорожной полиции. По жандармско-полицейской части. / сост. Л. Тимофеев. – 2-е изд. – С.-Петербург: Типография МВД, 1912. - 1195 с.
13. Шаціла, В. Рэвалюцыйная барацьба ў Мінску ў гады першай рускай рэвалюцыі (1905 – 1907 гг.) / В. Шаціла. – Мн.: Дзяржвыдат, 1956. – 143 с.
14. Национальный исторический архив Беларуси. – Фонд. 1430. – Оп. 2.
15. Савицкий, Э.М. Рабочее движение в Беларуси (июнь 1907 – февраль 1917 гг.) / Э.М. Савицкий. – Мн.: БелНИИДАД, 1995. – 296 с.
16. Пушкарева, И.М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях / И.М. Пушкарева. - М.: Наука, 1975.- 390 с.
17. Перегудова, З.И. Политический сыск России (1880-1917) / З.И. Перегудова. - М.: РОССПЭН, 2000. - 431 с.
18. Бухбиндер, Н.А. Еврейское рабочее движение в Гомеле (1890 – 1905 гг.). По неизданным архивным материалам / Н.А. Бухбиндер // Красная летопись. – 1922. - № 2-3. – С. 38-102.

19. Политическая полиция и политический терроризм в России (вторая половина XIX – начало XX вв.): сборник документов / Ассоциация исследователей рос. об-ва XX века [и др.]; редкол.: Н.И. Дедков [и др.]; сост. Е.И. Щербакова. – М.: АИРО-XX, 2001. - 520 с.
20. 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.
21. Государственный архив Российской Федерации. – Фонд. 77. - Оп. 3.
22. Тютюнник, Л.И. Департамент полиции в борьбе с революцией 1905 – 1907 гг. / Л.И. Тютюнник // Самодержавие и крупный капитал в России в конце XIX – начале XX в.: сб. науч. ст. / Ин-т истории СССР. - М., 1982. - С. 98-112.