

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 342.51

© **Рыжова Юлия Валерьевна**,
кандидат юридических наук, доцент,
Академия управления МВД России
julia1806@yandex.ru

История создания и деятельности транспортной полиции в Российской империи

Аннотация. Определенный интерес в наши дни представляет исторический опыт функционирования железных дорог в Российской империи и их охраны. Вместе с тем малоизученным до сих пор остается опыт функционирования транспортной полиции, созданной в 1867 г. и просуществовавшей до 1917 гг. В статье прослеживается эволюция деятельности транспортной полиции Российской империи на примере самых крупных формирований Отдельного корпуса жандармов — жандармских полицейских управлений железных дорог, образованных во второй половине XIX в. Формируясь в сложных внутривластных условиях, жандармские полицейские управления железных дорог играли значимую роль в полицейской системе обеспечения внутренней безопасности Российской империи. Создание специализированных жандармских формирований позволило обеспечивать в государстве все необходимые виды охраны на железных дорогах. В статье акцентируется внимание на том, что являясь, по сути, политической полицией, жандармские полицейские управления железных дорог выполняли также и ряд возложенных на них специальных функций. В качестве общих принципов деятельности данных управлений обозначались: строгая централизация, четкая организация и взаимодействие с рядом центральных государственных учреждений Российской империи. В статье раскрываются основные направления деятельности жандармских полицейских управлений железных дорог, связанные с обеспечением транспортной безопасности в Российской империи.

Ключевые слова: внутренняя безопасность; транспортная безопасность; жандармские полицейские управления железных дорог; железные дороги.

© Yuliya V. Ryzhova,

Candidate of Law, docent,

Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia

The history of the establishment and activities of the transport police in the Russian Empire

Abstract. The historical experience of railways' functioning in the Russian Empire and their protection is of particular interest nowadays. At the same time, the experience of transport police functioning, which was established in 1867 and existed until 1917, remains little studied. The current paper has considered the stages of evolution of the transport police activities in the Russian Empire on the example of the largest formations of the Separate Corps of Gendarmes, i.e. the gendarmerie police departments of railways, formed in the second half of the XIX-th century. Being formed in difficult domestic political conditions, the gendarmerie police departments of the railways played a significant role in the police system for enforcing the internal security of the Russian Empire. The establishment of specialized gendarmerie formations made it possible to provide all the necessary types of protection on the railways. The paper has focused on the fact that, being, in fact, the political police, the gendarmerie police departments of the railways also performed a number of special functions assigned to them. The general principles of the activities of these departments were as follows: strict centralization, clear organization and interaction with a number of central state institutions of the Russian Empire. The paper has considered the main activities of the gendarmerie police departments of railways related to enforcing transport security in the Russian Empire.

Keywords: internal security; transport security; gendarmerie police departments of railways; railways.

Преступления, совершаемые на транспорте в наши дни, представляют собой явления, связанные с угрозой национальной безопасности страны. В сложных современных условиях обострения военно-политической обстановки у границ Российской Федерации, борьба с терроризмом — все это возлагает определенную ответственность на правоохранительные органы Российской Федерации, в том числе и на полицию. В связи с этим особый интерес представляет исторический опыт деятельности самых крупных формирований Отдельного корпуса жандармов — жандармских полицейских управлений железных дорог.

Еще в годы правления Петра I возникла необходимость движения по судоходным трактам и по рекам.

Увеличение сухопутных, водных, а впоследствии и строительство железнодорожных путей сообщений привело к тому, что ряд сельскохозяйственных и промышленных районов были связаны между Санкт-Петербургом и Москвой.

Вместе с тем именно железнодорожное строительство, начавшееся еще в первой половине XIX в. способствовало развитию железнодорожной инфраструктуры, а также поставило вопрос: кто и какие органы должны заниматься охраной строительных материалов, необходимых для постройки железнодорожных путей сообщения, и кто должен выполнять функции охраны на них. В то время в России преобладал водный транспорт, гужевой транспорт, но именно водный имел большое значение.

В 1840-х гг. были образованы речная полиция, портовая полиция и железнодорожная, сформированная первоначально в виде жандармских команд и эскадронов, с целью обеспечения общественной безопасности, охраны строительных материалов.

В связи с открытием Царскосельской железной дороги число перевезенных пассажиров только за два первых года эксплуатации возросло почти в 2,5 раза (с 300 тыс. до 726 тыс. человек в год). При этом значение имела и созданная инфраструктура обслуживания пассажиров. Именно в это время впервые появились проездные билеты и возникло понятие «расписание поездов».

Строительство железных дорог, станционных помещений, вокзалов было большим техническим прогрессом для того времени. Так, например, благодаря инженерам в практику были внедрены стрелочные паровозы, сигнализация оптическими сигналами, а уже в конце первой половины XIX столетия английской фирмой «Морзе» были проведены телеграфные линии [1, стр. 6—13]. Примечателен и тот факт, что долгое время маршрут поезда на вагонах не обозначался [2, стр. 108].

Вместе с тем программа активного строительства железных дорог берет свое начало с 1857 г. Средства, вложенные населением страны в железнодорожное строительство, превзошли размер вложений во всю остальную промышленность Российской империи. Сторонники и инициаторы строительства дорог обращали внимание именно на их важную стратегическую роль для единства территорий Российской империи.

1860-е гг. были связаны с развитием капитализма. Это отразилось и на увеличении дальнейшего строительства железных дорог. В это время происходило перераспределение функций в государственных учреждениях, на которые были возложены обязанности по контролю за постройкой железнодорожных сообщений в государстве.

Так, уже с конца 1864 г. ведомство путей сообщения перестало отвечать за два важных направления своей деятельности. 29 октября 1864 г. гражданская строительско-дорожная часть — устройство городов, селений

и грунтовых сообщений — была возвращена в Министерство внутренних дел, а 21 декабря Телеграфное управление перешло в ведение главноуправляющего Почтовым департаментом, а уже в 1856 г. оно получило название Министерства путей сообщения.

Строительство железных дорог оказало колоссальное влияние и на ярких представителей своего времени. Например, известный публицист Михаил Катков, как поклонник транспортной политики Германии, еще в 1883 г. отмечал в «Московских ведомостях», что рельсы вслед за штыком должны завершить политическое сплочение. Но именно железнодорожной жандармерии как самому крупному соединению Отдельного корпуса жандармов выпала особая роль — обеспечивать все виды охраны железных дорог, вокзалов, станционных и складских сооружений, мостов, являвшихся стратегическими объектами.

В 1866 г. насчитывалось шесть жандармских полицейских управлений при железных дорогах: Николаевской; Санкт-Петербургско-Варшавской; Московско-Нижегородской; Московско-Рязанской; Московско-Ярославской; Рижско-Динабургской; Динабургско-Витебской. Во главе двух первых жандармских полицейских управлений стояли штаб-офицеры, а остальные возглавлялись обер-офицерами. Всего же в управлениях насчитывалось 30 офицеров, 66 унтер-офицера и 455 рядовых. В декабре того же года все жандармские железнодорожные управления были выведены из подчинения Министерства путей сообщения и полностью переподчинены шефу Отдельного корпуса жандармов в соответствии с Законом «Об обязанностях и подчинении жандармских полицейских управлений железных дорог».

Вместе с тем юридически датой образования жандармских полицейских управлений железных дорог был именно 1867 г., когда было принято Положение о Корпусе жандармов, а вошедшие в его структуру данные управления стали самыми крупными формированиями, выполняя первоначально функции общей, а с 1871 г. — политической полиции.

В Положении была законодательно закреплена организационная структура Корпуса. Во главе жандармских полицейских управлений железных дорог находились начальники, его заместители, участковые офицеры (обер и унтер офицерский состав) [3, стр. 3].

Позднее, в штатную численность управлений вошел адъютант и начальники отделений. Особенно интенсивное увеличение управлений началось с 1888 г., когда численность младшего офицерского состава была увеличена на 322 человека.

Одновременно с этим было образовано еще восемь управлений на железных дорогах: Петербургско-Варшавской, Московско-Нижегородской, Николаевской, Киево-Одесской и др. [4, стр. 79] Данные управления предотвращали преступления на вокзалах, на станциях, в самих поездах,

охраняли перевозимые грузы и грузы лабораторного производства, следовавшие к театру военных действий.

Управления могли привлекать к обеспечению правопорядка и транспортной безопасности дополнительные силы в лице губернских жандармских управлений, войск, чинов дворцовой полиции, железнодорожного батальона при осуществлении ряда общих и специальных функций (государственная охрана императора и членов императорского дома при их поездках).

Особое значение в деятельности жандармских железнодорожных управлений имело нормативно-правовое обеспечение. Основным законодательным актом являлся Общий устав российских железных дорог (1885 г.), который был единым законом для всех железных дорог Российской империи. В приложении к Уставу имелись «Полицейские железнодорожные правила», которые регламентировали систему мер охраны поездов; «Контроль железнодорожных станций», а также «О полицейских и акцизных документах», «О донесениях происшествий на железных дорогах» и ряд др.

О железнодорожном строительстве, о самих поездах регулярно печаталась информация в периодическом издании «Железнодорожное дело». В частности отмечалось, что железные дороги являются своего рода проводниками культуры и развития тех местностей, где они проходят. О железных дорогах вообще в тот период времени часто писали в газетах, в журналах, в очерках, в записках путешественников и иностранцев по Российской империи. До наших дней дошли и мемуарные источники, где с восторгом описывался процесс строительства железных дорог и их эксплуатацию. Так, иностранцы обращали внимание на красивые здания вокзалов в Российской империи, например вокзал в Павловске, симфонические концерты для аристократической публики.

Вместе с тем существовала проблема разницы между теорией и практикой. Так, жизнь на вокзалах зачастую выглядела несколько иначе: на железнодорожных станциях пересекались жизни многих людей самого разного социального происхождения. Встречались мошенники, карточные шулеры, опасные преступники, бродяги, а также лица, занимавшиеся шпионажем в пользу зарубежных разведок.

Во второй половине XIX столетия создавались революционные кружки, организации, члены которых взяли курс на террор, что не обошло стороной и железные дороги. Например, чины железнодорожной жандармерии вынуждены были взять под особый надзор деятельность Всероссийского железнодорожного союза. Да и сами железнодорожные станции, складские помещения порой использовались как место для агитации, хранения печатной продукции и т.п.

В 1880—1890-е гг. под особый контроль берутся узловые станции, вокзалы, мосты, переезды с целью недопущения террористических актов в

отношении первых лиц государства, сохранности особо важных грузов. Почтовые поезда также в это время представляли для членов революционных организаций, а также шпионов особый интерес. Все это требовало определенных знаний, их усовершенствования, что и было реализовано на практике в связи с необходимостью повышения квалификационного уровня. Прежде всего это относилось именно к высшим офицерским чинам, которые регулярно обучались на курсах, созданных при Штабе Отдельного корпуса жандармов.

Правовой статус этих управлений состоял в том, что железнодорожная жандармерия входила в политическую полицию, но при этом могла выполнять и функции общей полиции по обеспечению общественной безопасности [5, стр. 38]. В своей повседневной деятельности чины управлений руководствовались рядом специально подготовленных для них инструкций, носивших грифы «секретно» и «совершенно секретно». Значительная часть инструкций была посвящена регламентации их деятельности при осуществлении политического надзора за «политически неблагонадежными» лицами на территории самого государства и приграничных к нему территориях.

При осуществлении надзора жандармским чинам в соответствующих инструкциях рекомендовалось заручиться общим доверием населения, т.е. требовалось установить определенную систему наблюдения с тем, чтобы вся информация, которая могла бы представлять угрозу внутренней безопасности государства, незамедлительно поступала руководству Штаба корпуса.

За всеми служащими железных дорог, за рабочим, контролерами устанавливалось наблюдение. Помимо этого, к специальным функциям относилось осуществление системы мер охраны первого лица государства — Императора, его семьи и высокопоставленных чиновников (министров, товарищей (заместителей) министров, губернаторов, генерал-губернаторов) при их поездках в литерных поездах и остановках на станциях, включая императорские покои.

Специальные функции также имели нормативное закрепление в ряде положений с грифом «секретно», «совершенно секретно» или надписью «не подлежит оглашению», среди которых можно отметить: Положение об императорских поездах, Инструкцию по охране Императорских железнодорожных поездов при высочайших путешествиях (1905 г.), Положение о мерах охраны высочайших путешествий по железным дорогам (1914 г.). Именно с принятием Положения 1914 г. к охране императорских поездов стали привлекаться войска, которые в некоторых случаях действовали независимо от жандармерии.

Специальные функции состояли в проведении дознания по государственным преступлениям, которое было закреплено ст. 258 Устава уголовного судопроизводства. Так, чины железнодорожной жандармерии

имели право проводить осмотры, обыски, освидетельствования, особое значение это получило когда в 1871 г. были приняты Правила о порядке действий чинов Корпуса жандармов по исследованию преступлений.

Как уже было отмечено выше, управления выполняли не только общие, но и ряд специальных функций, состоявшие в борьбе с революционными выступлениями. При реализации специальных функций использовался агентурный аппарат, а также определенные формы и методы работы, закрепленные в специальных инструкциях, среди которых можно отметить Инструкцию по ведению внутреннего (агентурного) наблюдения. В агентурной работе использовали агентов-осведомителей (постоянных и случайных, штучников — за разовое вознаграждение о полученной информации, а также «секретных сотрудников», состоявших в революционных организациях и передававших информацию о настроениях в революционной среде. Весь процесс агентурной работы оформлялся документально в виде справок, отчетов, дневников агентурных наблюдений, агентурных картотек, копий денежной отчетности.

Огромную роль и помощь в деятельности жандармских полицейских управлений железных дорог имело регулярное взаимодействие с рядом государственных ведомств, таких как Министерство внутренних дел, Военное министерство, министерства юстиции, финансов, путей сообщений, Императорского двора и уделов, Министерство иностранных дел.

В начале XX в. управления выполняли и ряд контрразведывательных функций, оказывали содействие военному ведомству. Так, чины управлений осуществляли наблюдение за лицами, занимавшимися шпионажем в поездах, на стратегических объектах (мостах, станциях, перегонах, туннелях).

Чины управлений осуществляли наблюдение за рядом разведывательных школ, расположенных во вверенных им районах в пределах обслуживания железных дорог.

Таким образом, деятельность рассмотренных в статье управлений носила, во-первых, многоплановый характер, а во-вторых, требовала специальной подготовки, специальных знаний, особого внимания и ответственности (в особенности от высших чинов). Уникальный исторический опыт их деятельности позволяет сегодня понять: насколько важной была их деятельность в обеспечении правопорядка, транспортной безопасности и внутренней безопасности в государстве целом, что позволяет научному сообществу и сегодня восполнить определенные пробелы в истории деятельности такого формирования исполнительного органа политической полиции.

Имеющиеся сегодня архивные документы, исторические источники, памятники права позволяют утверждать, что благодаря созданным в 1867

г. жандармским полицейским управлениям железных дорог были созданы условия для охраны железнодорожной инфраструктуры государства. Был реализован ряд мер, при которых стало возможным обеспечивать «охранение тишины и спокойствия» на железных дорогах, в поездах и на станциях, что способствовало в целом обеспечению внутренней (государственной) безопасности в Российской империи.

Литература

1. Вульф, А. Начало пути / А. Вульф // Историк. — 2016. — № 9 (21). — С. 6—13.
2. Шенк, Ф. Б. Цивилизация и хаос. Миссия железных дорог в России / Ф. Б. Шенк // Родина. — 2009. — № 11.
3. Обязанности жандармской железнодорожной полиции: По жандармско-полицейской части / составитель Л. Тимофеев. — Санкт-Петербург, 1912.
4. Тарасов, И. Т. Полиция в эпоху реформ / И. Т. Тарасов. — Москва, 1885.
5. История полиции России (1718—1917 гг.) / М. И. Сизиков, А. В. Борисов, А. Е. Скрипилев. — Москва, 1992.

References

1. Vul'fov, A. Nachalo puti [The beginning of the journey] / A. Vul'fov // Istorik. — 2016. — № 9 (21). — S. 6—13.
2. Shenk, F. B. Tsivilizatsiya i khaos. Missiya zheleznnykh dorog v Rossii [Civilization and chaos. The mission of railways in Russia] / F. B. Shenk // Rodina. — 2009. — № 11.
3. Obyazannosti zhandarmskoy zheleznodorozhnoy politsii: Po zhandarmsko-politseyskoy chasti [Duties of the gendarmerie railway police: According to the gendarmerie-police unit] / sostavitel' L. Timofeyev. — Sankt-Peterburg, 1912.
4. Tarasov, I. T. Politsiya v epokhu reform [Police in the era of reforms] / I. T. Tarasov. — Moskva, 1885.
5. Istoriya politsii Rossii (1718—1917 gg.) [History of the Russian police (1718-1917)] / M. I. Sizikov, A. V. Borisov, A. Ye. Skripilev. — Moskva, 1992.