

Гронский Александр Дмитриевич

кафедра гуманитарных дисциплин БГУИР

ЖАНДАРМЫ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

Ключевые слова: железнодорожная жандармерия, Российская империя, железные дороги, 40-е гг. XIX – начало XX в.

Деятельность жандармской железнодорожной полиции тесно связана с развитием железнодорожного строительства в Российской империи. Уже в 40-х гг. XIX века власти поняли, что на железных дорогах необходимо иметь особую охрану «в виде жандармских команд и эскадронов» [3, л. 2]. Однако создать жандармскую охрану было полдела. Никто толком не представлял себе круг обязанностей железнодорожной полиции. Поэтому, начальники дорог ставили задачи подчинённым им жандармам, исходя из собственного понимания их функций.

Если в 40-е гг. XIX века это положение жандармских команд было допустимо, то к 60-х гг. железнодорожное строительство достигло такого уровня, что жандармские команды оказались не в силах выполнять то, что на них возлагали начальники дорог. Возникла необходимость объединить все жандармские команды в управления для централизации руководства.

Такой проект был подан Александру II. В июле 1861 года появилась «Положение о жандармских полицейских управлениях Петербурско-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог». Жандармы по-прежнему подчинялись чиновникам министерства путей сообщения, но полицейские обязанности с этого времени стали общими для всей жандармской железнодорожной полиции. Они были немногочисленными и несложными:

- наблюдение за точным исполнением рабочими и подрядчиками их прямых обязательств;
- сдача в полицию лиц, нарушающих паспортный режим;
- контроль за сохранением порядка на станциях и разбор жалоб.

Следует заметить, что если между рабочими и администрацией возникали споры, то их предписывалось решать через личное влияние жандармских офицеров, «полюбовным соглашением» [3, л. 3].

Однако, даже получив чёткие формулировки своих обязанностей, железнодорожная полиция не могла исполнять их эффективно. Потому что, подчиняясь чиновникам железной дороги, жандармы имели полную от них зависимость. Жандармское жалование того времени было достаточно солидным, поэтому офицеры боялись потерять такие места службы. В связи с этим жандармерия закрывала глаза на большие и малые «грехи» железнодорожной администрации. Для прекращения этой практики, нужно было вывести жандармов из подчинения министерства путей сообщения.

Такой случай представился в 1866 году. После покушения Д. Каракозова на Александра II, новый шеф жандармов граф П.А. Шувалов решил подчинить себе все жандармские части, подразделения и команды. Он подал императору записку, где перечислял все недостатки контроля гражданских чиновников над жандармскими структу-

рами, и, сверх того, шеф жандармов предложил учреждать жандармские полицейские управления на строящихся линиях.

Это предложение было одобрено Александром II. Сразу же встал вопрос о комплектовании новых управлений личным составом. Офицеры направлялись на новые места службы, следуя приказу шефа жандармов. Нижние же чины Корпуса жандармов комплектовались на добровольной основе из уволенных в запас гвардейских и армейских унтер-офицеров. Начальство решило привлечь их более высоким жалованием. Однако людей по-прежнему не хватало, так как жандармы проходили жёсткий отбор. Во-первых, жандармские унтер-офицеры должны были быть благонадёжными. Не последнее место уделялось общему развитию. Предпочтение отдавалось грамотным и наиболее расторопным. И этому были свои причины: унтер-офицер – помощник начальника в отсутствие последнего должен был исполнять офицерские функции [2, с. 9].

Вызывал трудности и финансовый вопрос. Жандармерия была военным формированием и финансировалась военным ведомством. Учреждение же полицейских управлений не приносило военному министерству никакой пользы. Поэтому военное ведомство и МВД предложили перенести основную тяжесть финансового бремени на акционерные общества, строящие железные дороги. Последнее было воспринято в штыки министерством путей сообщения, которое держало часть акций строительных компаний. Началась борьба. Победившими в ней оказались военное ведомство и МВД. Чиновники министерства путей сообщения согласились, что образование жандармских управлений в первую очередь выгодно именно им. По этой причине акционерные общества должны были финансировать вновь возникающие полицейские управления на строящихся железных дорогах.

Сами жандармы старались «сполна» доказать делом, что они существуют не напрасно. Действительно, они выполняли очень большой круг обязанностей, начиная от заполнения коммерческих актов и заканчивая политической сыслом. Естественно, такое разнообразие функций имело и свою отрицательную сторону. Жандармы не могли выполнять всё это с одинаковым профессионализмом. Наиболее плохо дела обстояли с расследованием краж на железных дорогах.

Жандармская железнодорожная полиция не занималась активной оперативно-следственной работой, предвзято относились к разнообразным побочным источникам информации, особенно к агентурным данным. Большинство жандармских офицеров переходили на службу в Корпус из армии и поэтому считали, что работа с агентами недостойно офицера. Кстати, в период образования сети охранных отделений многие жандармские офицеры уходили в отставку, не желая работать с агентурой). Этой было одной из причин слабой раскрываемости краж. Поэтому жандармы использовали разнообразные изощрённые методы патрульно-постовой службы. Они могли по несколько раз проверить пломбы на дверях вагона заменить поездную бригаду, вскрыть в присутствии понятых вагон и проверить целостность груза. Всё это не особенно помогало, потому что в кражах часто принимали участие железнодорожные служащие, знакомые с методами жандармской работы. Вскоре жандармы при расследовании краж стали брать на подозрение возможных соучастников из числа железнодорожников. Это привело к тому, что последние перестали сотрудничать с жандармами. И даже указание министерства путей сообщения не изменило положение это [4, с. 34].

В других же ситуациях железнодорожная жандармская полиция была «на высоте». Особенно это проявилось во время первой русской революции. В январе 1905 года

в Баку вспыхнула армяно-азербайджанская резня. Власти вовремя не среагировали и потеряли контроль над ситуацией. И только начальник жандармского полицейского управления Бакинской железной дороги капитан Тавгеридзе смог организовать охрану вокзала.

Более активно действовали московские жандармы. После декабрьского вооружённого восстания они выезжали в Подмоскowie, где совместно с железнодорожной полицией местных управлений арестовывали бежавших из Москвы участникам восстания [1, с. 297].

В конце XIX – начале XX века железнодорожная жандармская полиция была единственной охранительной силой на железных дорогах. Но специфика жандармской работы заставляла её обращать большее внимание на расследование политических дел, а не уголовных и административных преступлений.

1. История сыска в России. Т. 1. Мн. 1996.
2. Обязанности жандармской железнодорожной полиции по жандармско-полицейской части. Сост. Л. Тимофеев. СПб. 1912.
3. Российский государственный исторический архив. Ф. 1162. Оп 1. Д. 8.
4. Сизиков, Борисов, Скрипилёв. История полиции России (1718-1917). Вып. 2. Полиция Российской империи XIX – начало XX веков. М. 1992.