

Меньшагин Владимир Евгеньевич, соискатель учёной степени кандидата наук, Байкальский государственный университет г. Иркутск,

**ЛЕТУЧИЕ ОТРЯДЫ КАК ИНСТРУМЕНТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ
ПОРЯДКА В ПЕРИОД РЕВОЛЮЦИОННЫХ ВЫСТУПЛЕНИЙ В
ПОЛОСЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

Аннотация

Данная статья вскрывает причины создания летучих отрядов на железной дороге и анализирует их правовую основу, которой является Инструкция начальнику железнодорожного летучего отряда, утверждённая Военным министром 15 июля 1914 года. В статье рассматриваются вопросы, касающиеся основных направлений деятельности летучих отрядов, привлекаемых сил и средств, их финансового и продовольственного обеспечения, подчинённости и содействия с разными государственными структурами, полномочия должностных лиц при выполнении поставленных задач, а также условия расформирования летучих отрядов.

Annotation

This article explores the reasons for the creation of flying detachments on the railway and analyzes their legal basis, which is the Instruction to the Chief of the Railway Flying Detachment, approved by the Minister of War on July 15, 1914. The article examines issues related to the main activities of the flying detachments, the forces and resources involved, their financial and food supplies, subordination and cooperation with various government agencies, the powers of officials in carrying out assigned tasks, and the conditions for disbanding the flying detachments.

Ключевые слова

Железнодорожный летучий отряд, Инструкция начальнику железнодорожного летучего отряда, Особые комитеты при Управлении железных дорог, начальник ЖПУ железных дорог.

Keywords

Railway Flying Squad, Instructions for the Head of the Railway Flying Squad, Special Committees under the Railway Administration, Head of the Railway Administration.

Революционные события 1905-1907 гг. явились тяжёлым испытанием, как для Российского государства, так и для его силовых структур, которые оказались неподготовленными к масштабам выступлений народных масс. Опыт организации противодействия деятельности японских шпионов в период Русско-японской войны 1904-1905 гг. и борьбы с беспорядками в полосе отчуждения железной дороги в 1905-1907 гг. был изучен и обобщён, вследствие чего на его основании была разработана подробная Инструкция начальнику железнодорожного летучего отряда, утверждённая 15 июля 1914 года Военным министром. Инструкция охватывала все стороны деятельности создаваемых летучих отрядов, начиная с организационных вопросов и заканчивая вопросами подчинённости и взаимодействия с различными структурами.

Инструкция определяла функцию летучих отрядов, которая сводилась к восстановлению прерванного движения в результате различных противоправных действий на железных дорогах и установления на них надлежащего порядка. Кроме этого указывалось, что в некоторых случаях действия отрядов могли быть инициированы для предупреждения ожидаемой забастовки, что прямо указывает на полученный опыт борьбы с революционными проявлениями в 1905-1907 гг. Летучие отряды направлялись в территории на основании требования генерал-губернаторов, губернаторов и

Особых комитетов при Управлении железных дорог по распоряжению командующих войсками в Округах.

Особое внимание уделялось привлекаемым силам и средствам, привлекаемым для формирования летучего отряда. Летучий отряд являлся довольно серьёзной боевой единицей, включающей в себя одну пехотную роту (в среднем, в роте по штату военного времени должно было быть 217 рядовых (из них 200 строевых), 20 унтер-офицеров и 4 офицера), один кавалерийский взвод (до 40 человек), двенадцать сапёров, трёх телеграфистов, медицинского фельдшера. В обязательном порядке отряд был снабжён боеприпасами. Пехота, саперы и телеграфисты получали по 120 шт. патронов на винтовку, кавалерия – по 30 шт. патронов, на пулемёты и орудия – количество патронов и снарядов, которое положено было иметь в передках.

К роте пехоты по распоряжению штаба Округа придавалась одна походная войсковая кухня и для обслуживания её соответствующее число должностных чинов. Отряду придавалось два пулемёта, и, при необходимости, отряд усиливался двумя орудиями. Помимо этого, в отряд направлялись: по назначению штаба округа – один врач, по распоряжению начальника (заведующего) передвижением войск – один офицер для исполнения должности начальника поезда; по назначению начальника жандармского полицейского Управления железных дорог – один жандармский офицер и 6 жандармских унтер-офицеров; по назначению начальника дороги по согласованию с начальником жандармского Управления железных дорог – по одному старшему линейному агенту от служб движения, пути, тяги и телеграфа, техническая железнодорожная бригада с инструментом и материалом, необходимым для восстановления пути и телеграфа, две запасные паровозные бригады, кроме паровозных и кондукторских бригад, обслуживающих поезд. План формирования технической железнодорожной бригады, определение, числа и рода мастеровых и рабочих, а также количество и номенклатура инструмента и материала – составлялся особыми комитетами

при Управлениях железных дорог (если особые комитеты закрыты, то членом Особого Комитета по предварительному совещанию с Управлением дороги, с участием начальника (заведующего) передвижением войск). Начальником отряда назначался штаб-офицер.

Все чины, находящиеся в поезде, в командном отношении подчинялись начальнику отряда.

Начальник отряда по прибытии с отрядом на железную дорогу поступал в распоряжение местной гражданской власти в том районе, где отряд формировался и действовал, несмотря на то, что последние по рангу могли быть младше начальника отряда. Однако, особо оговаривалось, что такое подчинение начальника отряда не касалось случаев, когда железнодорожные отряды были назначены по особому ВЫСОЧАЙШЕМУ повелению.

Инструкцией регламентировались отношения начальника отряда с временно командированными железнодорожными служащими, состоящими в поезде: распоряжения передавались через коменданта поезда, который был обязан привести требования, выраженные в распоряжениях, в исполнение. В случае, если кто-то из железнодорожников не соответствовал своему назначению, начальник отряда имел право в любое время сменять таковых, передавая их, при необходимости, в распоряжение жандармской полиции и телеграфируя об этом Особому комитету дороги. Железнодорожной администрацией сменённые лица немедленно заменялись другими служащими.

Распоряжением Управления дороги и по согласованию с начальником жандармского полицейского управления ж. д. и начальником (заведующим) передвижением войск для передвижения железнодорожного летучего отряда по железной дороге формировались особые поезда. По прибытии на станцию отряд размещался в этом поезде. Особые поезда для железнодорожных летучих отрядов назначались всегда с двойной тягой, в случае необходимости

один из паровозов мог высылаться вперед дозорным для разведки пути, и тогда поезд следовал одиночной тягой.

Начальник отряда устанавливал внутренний порядок в поезде и принимал меры для его охраны, учитывая, что и во время движения поездов следует охранять машинистов и тормозных кондукторов от возможных покушений.

На коменданта поезда возлагались вопросы внутреннего распорядка летучего отряда и несение караульной службы во время передвижения поезда. Все эти вопросы должны регулироваться Уставом гарнизонной службы.

Агент от службы движения решал вопросы по указанию начальника отряда, связанные в техническом отношении с движением поезда и размещением его на станциях.

На станциях технически осмотр поезда производился согласно общего положения соответствующими агентами с предварительного разрешения коменданта поезда и при участии одного из станционных жандармских унтер-офицеров.

Инструкция уделяет большое внимание выполнению задач, для которых создавались летучие отряды. Это казалось полосы отчуждения железной дороги, больших и малых железнодорожных станций и проживающего в них населения.

Начальник отряда непосредственно от Начальника ЖПУ железных дорог получал указания о цели назначения отряда, районе действий, а также данные о характере и положении забастовки на дороге. Дальнейшие сведения о положении дел при нахождении на железной дороге начальник отряда получал от местной жандармской железнодорожной полиции, а также от местной железнодорожной администрации по прибытии на проблемную территорию. Непосредственное восстановление порядка во всех отделах и службах на станциях возлагалось на старших линейных агентов, состоящих

при поезде, а также и на начальника местного жандармского отделения. Поскольку для проведения необходимых мероприятий могла потребоваться вооружённая сила и известный план действий, то по прибытии на станцию и ознакомлении с положением дел начальнику отряда предписывалось выработать совместно с вышеперечисленными лицами совместный план действий.

Разработав и согласовав план действий отряда, имея конечную цель восстановление движения на железной дороге, начальник отряда для принятия мер по водворению порядка на станциях, предлагался определённый алгоритм действий:

а) восстановить власть всех должностных агентов всех отделов и служб на станциях, а ненадёжных удалить;

б) при помощи жандармской и общей полиции разыскать отсутствующих агентов, без которых невозможно начать движение, при необходимости применив силу;

в) восстановить работу и вести наблюдение за порядком во всех отделах станции, главным образом в конторе начальника станции, телеграфе, депо и мастерских. На малых промежуточных станциях с целью удаления ненадёжных элементов, особенно телеграфистов, количество аппаратов предлагалось уменьшить, либо, по ситуации, все аппараты выключить из общего действия;

г) осуществлять охрану важнейших искусственных сооружений и инвентаря (паровозов и вагонов), а также осуществлять безопасность движения паровозов и поездов в пределах станции;

д) осуществлять защиту всех работающих на станции от возможных нападений на них со стороны забастовщиков;

е) оказание содействия жандармской и общей полиции для задержания агитаторов и подстрекателей и водворения их в места заключения или принятия их под стражу в особом вагоне в составе поезда.

Начальнику отряда в отношении выполнения поставленной задачи предписывалось руководствоваться «Правилами для содействия войск Гражданским властям» (Устав Гарнизонной службы).

Инструкция подробно рассматривала обеспечение жизнедеятельности отряда в части организации питания личного состава и денежных выплат. Обеспечение продовольствием отряда проводилось по общему положению (Приказ по Военному Ведомству 1905 г. № 769 и 1906 г. № 133). Варка пищи как на станции, так и в пути производится в походной кухне, которая помещается в особом товарном вагоне, включаемом в состав поезда. Для довольствия из котла все нижние чины отряда прикомандировывались к роте пехоты. Запасы продовольствия, а также, мясо, хлеб и приварочные припасы закупались в городах или на продовольственных пунктах при содействии местной полиции и комендантов станции. Для закупки продовольственных припасов командир роты снабжается от своей части авансом. Топливо для варки пищи выделялось железной дорогой в необходимом количестве безвозмездно, согласно § 14 Положения об охране императорских поездов.

Для обеспечения питанием на случай какой-либо непредвиденной ситуации все нижние чины в обязательном порядке обеспечивались от своих частей трёхдневным неприкосновенным запасом чая, сахара, сухарей, консервов, а лошади – запасом фуража.

Все воинские чины железнодорожных летучих отрядов обеспечивались добавочным денежным довольствием на основании существующих законов и положений о денежном довольствии частей войск, командируемых для несения службы по содействию гражданским властям.

Инструкцией предусматривалось предоставление отчётности о проделанной работе. В обязанности начальника железнодорожного летучего отряда входили доклады Особому Комитету через начальника жандармского полицейского управления ж. д. и непосредственно местным генерал-губернаторам и губернаторам, обо всех действиях отряда, для чего он пользовался правом бесплатной передачи служебных депеш, не исключая и шифрованных, по железнодорожному телеграфу. В случаях срочности телеграммы подавались по правительственному телеграфу на общем основании. Со дня формирования отряда комендант поезда старшие линейные агенты, состоящие при отряде, и представитель жандармской полиции обязаны предоставлять начальнику отряда ежедневно подробные дневники действий. Начальник отряда на основании указанных выше дневников в трёхдневный срок после расформирования отряда представлял общий отчёт о деятельности отряда в местный Штаб военного округа для доклада командующему войсками.

По выполнении возложенной на отряд задачи и по получении согласия местного начальника жандармского полицейского управления железной дороги, железнодорожный летучий отряд возвращался на станцию посадки и расформировывался.

Литература.

1. ГАИО ф. 602, оп. 1, д. 12 стр. 38-45
2. Доклад ген. Меллер-Закомельского Николаю II // Карательные экспедиции в Сибири в 1905-1906 гг.: документы и материалы. - М.; Л., 1932. - С. 185-202.
3. Донесение и.д. енисейского губернатора В. Ф. Давыдова в Департамент полиции о расстреле отрядом Меллер-Закомельского рабочих Иланского депо // Революция 1905-1907 гг. в России. Документы и материалы. Второй период революции: 1906-1907 гг. - Ч.1. Кн. 1. - М., 1963. - С. 818-819.

4. Кадиков Э.Р. Рапорт генерал-лейтенанта А.Н. Меллер-Закомельского Николаю II о карательной экспедиции в Сибирь в начале 1906 г. как исторический источник. // Вестник Омского университета. Серия «Исторические науки». 2019. № 2 (22). С. 66-75.
5. Максаков В. Революция и контрреволюция в Сибири в 1905-1906 гг. // Карательные экспедиции в Сибири в 1905-1906 гг.: документы и материалы. - М.; Л., 1932. – 463 с.
6. Меньшагин В.Е. Некоторые аспекты принятия Указа о создании «Особого комитета на железных дорогах» в 1905 году. // Исторический бюллетень. 2024, Том 7, № 4. С. 149-154.
7. Меньшагин В.Е. К вопросу привлечения войсковых частей и подразделений для помощи ЖПУ на Забайкальской железной дороге в подавлении антиправительственных выступлений в 1905-1907 гг. // Исторический бюллетень. 2025, Том 8, № 2. С. 146-151.
8. Редигер А. Ф. История моей жизни. Воспоминания военного министра: в 2 т. - М., 1999. - Т. 1. - 550 с.
9. Сибирская экспедиция барона Меллера-Закомельского // Былое. - 1917. - № 3. Сентябрь. - С. 134-153.

Literature.

1. GAIO f. 602, op. 1, d. 12, pp. 38-45
2. Report of General Meller-Zakomelsky to Nicholas II // Punitive expeditions in Siberia in 1905-1906: documents and materials. - М.; Л., 1932. - pp. 185-202.
3. Report of Acting Yenisei Governor V. F. Davydov to the Police Department on the execution of workers of the Ilan depot by Meller-Zakomelsky's detachment // The Revolution of 1905-1907 in Russia. Documents and materials. The second period of the revolution: 1906-1907. - Part 1. Book 1. - М., 1963. - pp. 818-819.

4. Kadikov E.R. Report of Lieutenant General A.N. Meller-Zakomelsky to Nicholas II on the punitive expedition to Siberia in early 1906 as a historical source. // Bulletin of Omsk University. Series "Historical Sciences". 2019. No. 2 (22). Pp. 66-75.
5. Maksakov V. Revolution and counterrevolution in Siberia in 1905-1906 // Punitive expeditions in Siberia in 1905-1906: documents and materials. - M.; L., 1932. - 463 p.
6. Menshagin V.E. Some aspects of the adoption of the Decree on the creation of the "Special Committee on the Railways" in 1905. // Historical Bulletin. 2024, Vol. 7, No. 4. P. 149-154.
7. Menshagin V.E. On the Issue of Involving Military Units and Subdivisions to Assist the ZhPU on the Trans-Baikal Railway in Suppressing Anti-Government Uprisings in 1905-1907 // Historical Bulletin. 2025, Vol. 8, No. 2. pp. 146-151.
8. Rediger A.F. The Story of My Life. Memories of the Minister of War: in 2 volumes. - Moscow, 1999. - Vol. 1. - 550 p.
9. Siberian Expedition of Baron Meller-Zakomelsky // Byloe. - 1917. - No. 3. September. - pp. 134-153.