

УДК 656.2

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

РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖАНДАРМСКО-ПОЛИЦЕЙСКОГО УПРАВЛЕНИЯ И ЖАНДАРМСКО-ПОЛИЦЕЙСКИХ ОТДЕЛЕНИЙ НА ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ И ВОССТАНОВЛЕНИЮ ПОРЯДКА НА ОСНОВЕ «ОСОБЫХ ПРАВИЛ ДЛЯ БОРЬБЫ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ЗАБАСТОВКАМИ».

Аннотация

Данная статья рассматривает все стороны деятельности жандармско-полицейского управления в части предупреждения забастовок на подведомственной железной дороге и в полосе её отчуждения, а также действия по ликвидации последствий забастовок. Выделены категории железнодорожных служащих, необходимых для бесперебойной деятельности железной дороги, и меры по их защите, либо же – замене. Регламентированы действия по защите железнодорожных строений и имущества. Особое внимание уделяется созданию Особого комитета, его функциям и полномочиям в период предупреждения забастовочного движения.

Annotation

This article examines all aspects of the gendarmerie-police department's activities in terms of preventing strikes on the railway under its jurisdiction and in its right-of-way, as well as actions to mitigate the consequences of strikes. It identifies the categories of railway employees essential to the smooth operation of the railway and measures for their protection or replacement. Actions to protect

railway structures and property are regulated. Particular attention is given to the creation of a Special Committee, its functions, and powers during the strike prevention period.

Ключевые слова: жандармско-полицейское Управление Забайкальской железной дороги, «Особые правила для борьбы с железнодорожными забастовками», Особый комитет.

Keywords: Gendarme and Police Department of the Trans-Baikal Railway, “Special rules for combating railway strikes”, Special Committee.

Становление и развитие жандармско-полицейского Управления Забайкальской железной дороги происходило в сложных для страны условиях. В марте 1899 года согласно приказу № 26 Отдельного корпуса жандармов было создано полицейское управление Сибирской железной дороги. 11 марта 1899 года это решение было одобрено приказом Военного ведомства империи. Управление контролировало жандармский надзор на Забайкальской железной дороге, которая должна была связать пристань Мысовую у восточного берега Байкала с городом Сретенском.

Практически не имея времени на отработку методов работы на абсолютно новом направлении деятельности, Управления должны были организовать работу на железной дороге и в полосе её отчуждения. В целом, по стране, этот период характеризовался подъёмом рабочего движения, которое пытались возглавить партии социал-демократов и эсеров.

Основной формой проявления политической активности были забастовки, которые при определённых условиях способны были перерасти в массовое стачечное движение, в том числе на железных дорогах. Отсутствие криминологического прогнозирования форм и методов политико-экономической борьбы, привело к тому, что ни исполнительная власть, ни руководство МПС не смогли подготовиться к противодействию забастовкам. «Массовые железнодорожные стачки, – отмечалось в 1906 году, – заставшие в

1905 году русские железные дороги совершенно не подготовленными к борьбе со стачечным движением, представляют для России явление совершенно новое, небывалое». Руководство Отдельного корпуса жандармов в 1905 г. отмечало, что «...последние железнодорожные забастовки выяснили, что в большинстве случаев для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог эти беспорядки произошли совершенно неожиданно, почему ими и не могли быть приняты соответствующие меры к предотвращению или ограничению таковых... вышеперечисленных ненормальные явления возможно объяснить только новизною забастовок в столь грандиозных размерах и той быстротой, с которой они охватили всю нашу рельсовую сеть, а также отсутствием соответствующего руководства и указаний по этому делу». П.Г. Курлов в своих воспоминаниях отмечал, что офицеры корпуса жандармов привыкли работать по определённым шаблонам, усиленно разыскивая подпольные типографии и нелегальную литературу, которые они принимали за серьёзные факты противоправительственной деятельности, охватить же развивавшееся и видоизменившееся революционное и общественное движение они не могли за недостаточностью сил и средств.

Обострение отношений между Российской империей и Японией вносило свои коррективы в работу как губернских жандармских Управлений, так и жандармско-полицейских Управлений, поскольку шпионажем в пользу Японии занимались не только японские разведчики, но и представители государств, в интересах которых было ослабление позиций России на Дальнем Востоке. В своей деятельности зарубежная разведка использовала, в том числе, и недовольство народных масс, провоцируя последних на противоправные действия против власти. В этом её цели смыкались с целями партий, нацеленных на революционные действия. Всё это накладывало отпечаток на требования, предъявляемые к деятельности ЖПУ на железной дороге, обеспечивавшей логистические связи с Сибирью и Дальним Востоком.

После подавления революции 1905-1907 гг. были тщательно изучены действия революционные методы борьбы, было обращено особое внимание на

забастовки железнодорожных рабочих и служащих. Результаты анализа были оформлены в «Особые правила для борьбы с железнодорожными забастовками», утверждённые 24 марта 1914 г. шефом жандармов, министром внутренних дел Николаем Маклаковым и согласованные с военным министром и министром путей сообщения.

«Особые правила...» в смысловом отношении разделены на две части – МЕРЫ ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ и МЕРЫ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ НАРУШЕННОГО ПОРЯДКА.

Первая часть регламентировала действия всех служб, рабочих и служащих, относящихся к железной дороге, а также действия представителей губернского жандармского и жандармско-полицейского Управлений в рассматриваемых ситуациях. Главная и ответственная обязанность по поддержанию движения на железной дороге и сохранению на ней требуемого порядка при введении положения чрезвычайной охраны возлагалась на Особый комитет при управленииЖД (свод. Зак. т. II, ч. I, уст. пут. Сообщ. По прод. 1906 г. прил. К ст. 575, прим. 17). Заблаговременная выработка строго согласованного и подробного плана действий на случай забастовки на железной дороге лежала на обязанности членов Особого комитета, которые для этого собирались на «предварительные совещания».

Первостепенной задачей при проведении предупредительных мер «Особыми правилами...» определялась забота по обеспечению личного состава служащих вполне благонадежным в политическом отношении элементом. Для её выполнения на каждой дороге её начальником по согласованию с начальником жандармского полицейского Управления издавались Правила, соответствовавшие местным условиям, согласно общим указаниям Министерства путей сообщения совместно с Министерством внутренних дел о порядке приёма служащих на железные дороги.

«Особыми правилами...» уточнялись и расширялись полномочия начальника жандармского железнодорожного отделения, согласно которым они:

- должны были вести списки всех железнодорожных служащих всего района, как в управлении дороги, так и на линии;
- обязаны вести список адресов всех лиц, проживающих в подведомственных им районах, а также тех служащих из числа проживающих за полосой отчуждения железной дороги, которые квартируют в местности, где нет адресных столов;
- по согласованию с начальниками железных дорог должны издавать правила о прописке в канцеляриях начальников жандармских отделений, видов на жительство всеми лицами, постоянно или временно проживавших в полосе отчуждения (члены семей, родственники, прислуга и проч.);
- по согласованию с начальниками дорог обязаны были осуществлять контроль за обеспечением определённых особым комитетом категорий служащих особыми удостоверениями о занимаемой ими должности с фотографическими карточками владельцев. Такие удостоверения начальники жандармских отделений должны были утверждать своей подписью. При исполнении служебных обязанностей служащие обязаны были иметь при себе эти удостоверения. Служащим, которые имели удостоверения личности для проезда по бесплатным билетам, указанные особые удостоверения не выдавались, а на удостоверениях личности ставился штамп и подпись начальника жандармского отделения. В «Правилах...» перечислены категории служащих, выдача удостоверений которым была обязательна:

По управлению дороги:

- инженер для особых поручений при начальнике дороги;
- помощник начальника мобилизационного отдела;
- правитель канцелярии;
- помощник правителя канцелярии.

По службе движения:

- начальник службы;
- помощник начальника службы;
- старший ревизор;

- начальник конторы;
- начальники отделений;
- ревизоры движения;
- ревизоры пассажирских поездов;
- начальники остановочных пунктов;
- помощники начальников остановочных пунктов;
- нарядчики кондукторских бригад;
- запасные агенты;
- составители поездов;
- сцепщики.

По службе ремонта пути и зданий:

- начальник службы;
- помощник начальника службы;
- инженер для особых поручений;
- начальник технического отдела;
- помощник начальника технического отдела;
- начальники участков;
- помощники начальников участков;
- техники при начальниках участков;
- смотрители зданий;
- дорожные мастера;
- артельные старосты.

По службе подвижного состава и тяги:

- начальник службы;
- помощник начальника службы;
- старшие ревизоры;
- начальник технического отдела;
- начальники участков тяги;
- помощники начальников технического отдела и участков тяги;
- начальники оборотных депо;

- ревизоры тяги;
- технические агенты по осмотру и передаче вагонов;
- начальник главных мастерских;
- помощник начальника главных мастерских;
- механики цехов;
- монтеры;
- старшие слесаря;
- осмотрщики вагонов;
- помощники мастеров.

По телеграфу:

- начальник телеграфа;
- помощник начальника телеграфа;
- старший механик;
- контролер-механик;
- надсмотрщики телеграфа;
- заведующие телеграфными станциями;
- старшие телеграфисты.

По материальной службе:

- начальник службы;
- помощник начальника службы;
- старший ревизор;
- заведующий главным складом;
- ревизоры материальной службы;
- смотрители складов участковых;
- раздатчики и приёмщики.

По врачебной службе:

- старший врач;
- врач при управлении;
- участковые врачи;
- больничные врачи;

- санитарный врач;
- фельдшера;
- акушерки.

По службе Байкальской железнодорожной переправы:

- начальник переправы;
- помощник начальника переправы;
- капитаны пароходов;
- помощники капитанов пароходов.

Кроме этого, начальникам жандармского железнодорожного отделения предписывалось:

- обращать особое внимание на подбор служащих в важнейших пунктах дороги и сообщать свои соображения по сему предмету железнодорожному начальству;
- лично и через подчинённых наблюдать, чтобы железнодорожные служащие (в управлении дороги или на линии) не принадлежали к каким-либо противозаконным политическим организациям. Лица, избличенные в принадлежности к подобным организациям, подлежали увольнению со службы в установленном порядке;
- лично и при помощи подчинённых обязаны были всемерно заботиться, чтобы оружие для самообороны имели только те служащие и проживающие в полосе отчуждения лица, которые получили на это разрешение начальника жандармского полицейского управления;
- в порядке общего полицейского надзора вели наблюдение за железнодорожными общественными библиотеками, школами и училищами. Выписка книг и журналов в железнодорожные собрания библиотеки, школы и училища производилась по рассмотрению начальником жандармского полицейского управления списка означенных книг и журналов.

Предварительным совещаниям Особых комитетов вменялось:

1. Определение участков и пунктов дорог, имевших наиболее важное значение в политическом, административном и торговом отношениях и

между которыми в случае возникновения забастовки должно быть сохранено преимущественно перед другими районами непрерывное и правильное железнодорожное сообщение. Для Забайкальской железной дороги такими пунктами являются Иркутск, Верхнеудинск, Хилок, Чита, Карымская и Манчжурия.

2. Определение порядка обеспечения, в первую очередь, пассажирских поездов для перевозки пассажиров, почты, ценностей и скоропортящихся грузов, а также товарных поездов для перевозки скота, провизии, топлива, осветительных материалов и проч., заботы о сохранении движения остальных поездов, не исключая и скорых, являлись второстепенными. В соответствии с чем устанавливался график минимального движения на дороге.
3. Изыскивание мер для перевозки в угрожаемые пункты жандармских чинов и воинских частей с составом железнодорожных служащих и необходимыми материалами, для исправления пути и сооружений, а равно и для других экстренных надобностей.
4. Заблаговременное определение необходимого количества служащих для выполнения перевозок по предположенному во время забастовок графику. В исключительных случаях, когда некоторые дороги не могут обеспечить имеющимся в их распоряжении составом служащих выполнение графика минимального движения, начальники дорог обязаны были представить министру путей сообщения сведения о командировании служащих с других дорог для замещения специальных должностей.
5. Содержание резерва помощников машинистов, имевших право самостоятельного управления паровозом в поездах и на маневрах, а также слесарей депо и паровозных кочегаров, подготовленных к исполнению обязанностей помощников машинистов. Для усиления надзора за правильным исполнением службы паровозными бригадами во время забастовок должны быть предназначены особо избранные по

благонадежности старшие машинисты, помощники начальников оборотных депо или выдающиеся по опытности машинисты. Вместе с тем намечаются специалисты из благонадёжных служащих депо.

6. Определение условий обеспечения службы телеграфа необходимым личным составом и предварительно согласовать с соответствующими начальниками почтово-телеграфных округов о порядке пополнения служащих на железнодорожном телеграфе чиновниками правительственного телеграфа в случае необходимости.
7. Определение расчёта числа жандармских унтер-офицеров, железнодорожных стражников и воинских чинов, необходимых с началом выступлений на дороге для охраны всех важнейших сооружений и железнодорожного имущества (телеграф, водоснабжение, паровозные сараи, вагонные парки, стрелки, поворотные круги, электрические станции, денежные кассы, ценные грузы и проч.). По утверждению предположений комитетом названные жандармские чины должны связаться с соответствующими штабами военных округов по решению вопросов командирования намеченного в расчётах числа войск, а равно и об указании частей войск и пунктов, из которых войсковые части должны быть вызваны. Самый же вызов войск производится на основании ВЫСОЧАЙШЕ утверждённых правил о призыве войск для содействия гражданским властям.
8. Разработка мероприятий, предусмотренные в статье 6 Правил чрезвычайной охраны на железных дорогах (свод зак. т. XII, ч. 1 уст. пут. Сооб. Изд. 1906 г. прил. к ст.575 прим.17).

С появлением признаков забастовки начальники жандармских полицейских Управлений перед начальниками дорог должны были оперативно ставить вопрос о применении чрезвычайных мер охраны, выдвигая представления местным губернаторам о необходимости экстренного объявления местности, по которой пролегает железная дорога, в положении усиленной или чрезвычайной охраны, по правилам статьи 12, прил 1, к ст. 1

(прим. 2). Уст. пред. прест., а в местностях, в коих имеют пребывание военные начальники не ниже командиров бригад, – введения военного положения порядком, предусмотренным в приложении к статье 23 общ. Учр. Губ.

В наиболее опасных местах и угрожаемых пунктах дороги начальники жандармских полицейских Управлений и отделений должны были сосредоточить возможно большее число жандармских унтер-офицеров и стражников (по соглашению с железнодорожным начальством). Такими местами по Забайкальской дороге являются Иркутск, Хилок, Чита.

По заранее выработанному плану (п. ж. ст.13) начальники жандармских полицейских Управлений и отделений должны были обосновать вызов войск, предназначенных для охраны железнодорожного имущества согласно ст.3 Правил о призыве войск для содействия гражданским властям. При создании Особого комитета на дороге вызов войск должен был производиться по постановлению комитета или с разрешения местных губернаторов, начальники жандармских полицейских управлений или отделений. В случае же особой экстренности, начальники жандармских полицейских управлений или отделений на основании статьи 8 правил о призыве войск самостоятельно вызывали войска из ближайших, намеченных заранее, пунктов их дислокации. Все находившиеся на месте действия войск гражданские власти обязаны были оказывать содействие военному начальству. Возлагаемые в этих случаях на войска задачи должны быть строго сообразованы с численностью и составом направленных войсковых частей.

В этих условиях начальникам жандармских полицейских Управлений и отделений надлежало:

- установить патрулирование жандармами, стражниками или воинскими чинами станционных территорий и соприкасающейся местности;
- принять меры к охране безопасности служащих и их семейств от злоумышленных посягательств, для чего служащим (преимущественно агентам, причастным к движению поездов) с их семействами;

- все текущие работы по ремонту пути, кроме необходимых для поддержания безопасности движения, прекратить, ремонтных рабочих по мере необходимости, привлекать к усилению охраны пути и искусственных сооружений, мостов, тоннелей, труб и проч. Закрыть на срок или без срока, с увольнением мастеровых и рабочих в случае возникновения беспорядков в мастерских;
- установить усиленный контроль жандармскими чинами за работой телеграфа. По постановлению Особого комитета приём частных депеш ограничивается и может быть прекращён, о чем извещаются подлежащие учреждения почтово-телеграфного ведомства;
- обучить по соглашению с железнодорожным начальством некоторое число жандармских унтер-офицеров, фельдфебелей и взводных охранной стражи железной дороги телеграфированию на железнодорожных учебных аппаратах;
- выставлять к находящимся на станциях грузам, которые не окажется возможным убрать в закрытые помещения охрану из служащих, а в случае крайней надобности от войск, в соответствии со статьей 25 ВЫСОЧАЙШЕ утверждённых правил о призыве войск для содействия гражданским властям;
- обращать особое внимание на надлежащую охрану перевозимых грузов с оружием и взрывчатыми веществами.

Все арестованные на железнодорожной дороге лица должны были быть переданы жандармскими чинами в подлежащие места заключения непосредственно или через чины общей полиции.

Вторая часть «Особых правил для борьбы с железнодорожными забастовками» предписывала провести мероприятия, способствующие восстановлению порядка и законности в зоне ответственности жандармско-полицейских Управлений.

Для восстановления движения и поддержания нарушенного забастовкой порядка на линии, начальники жандармских отделений должны были немедленно выехать в угрожаемые пункты и опасные места с жандармскими унтер-офицерами, стражниками и воинскими чинами

вызванной части. В случае необходимости для следования этих чинов по письменному или телеграфному заявлению начальников жандармских полицейских управлений или отделений подлежащим железнодорожным агентам, выделялись вспомогательные поезда и паровозы, согласно § 125 правил технической эксплуатации железных дорог. Начальники жандармских полицейских отделений по вопросу назначения вспомогательных поездов обращаются к подлежащим начальникам станций. При необходимости ремонта повреждений путей или железнодорожных сооружений в соответствующий пункт дороги направляются особые, надлежаще для сего снаряженные, вспомогательные поезда, под охраной по распоряжению жандармской полиции. Исключительно для передвижения железнодорожных летучих отрядов предназначаются особые «охранные поезда», снаряжаемые независимо от вспомогательных. Отсутствующие агенты, без которых невозможно начать движение, разыскиваются при помощи жандармской и общей полиции. В случае необходимости кондуктора заменяются свободными от службы низшими станционными служащими.

Начальниками дорог должно было издано распоряжение, чтобы все служащие и рабочие являлись к исполнению своих обязанностей в определённый час, с предупреждением, что все неявившиеся будут немедленно уволены. В случае неисполнения этого требования, виновные в неповиновении увольняются Особым комитетом и, согласно обязательным постановлениям этого комитета, должны в течение 24 часов после объявления об увольнении, очистить занимаемые ими казённые помещения, в противном же случае они выселяются силой, при посредничестве жандармской полиции.

Чины жандармской полиции принимают меры к тому, чтобы на железнодорожную территорию, вне мест, предназначенных для пассажиров и публики, не проникали посторонние лица и забастовавшие служащие. Для сего служащим, желающим продолжать работу, выдавались разрешения на пропуск на территорию станции, которые подписывались местными начальствующими лицами, согласовывались и подписывались местным чином

жандармской железнодорожной полиции (начальником отделения или унтер-офицером).

Начальники жандармских полицейских Управлений и отделений должны были согласовывать с чинами губернских жандармских управлений и общей полиции о принятии законных мер к тому, чтобы в соприкасающейся с железнодорожной полосой местности не было никаких собраний и сходок, а с губернаторами и управляющими акцизными сборами о желательности закрытия в этой местности, с соблюдением установленных в законе правил, тех гостиниц, заезжих домов, чайных и питейных заведений, которые могут служить местом сборищ вредных элементов.

На узловые станции или большие участки дороги, которые были охвачены беспорядками с прекращением движения, могли быть, в случае необходимости, по заявлению местных генерал-губернаторов или Особых комитетов, распоряжением командующих войсками Военных округов, высланы особые летучие воинские отряды, которые действуют порядком, предусмотренным в изданной для этих случаев, по соглашению министров военного, внутренних дел и юстиции, инструкциях начальнику железнодорожного летучего отряда.

Пересылка на забастовавших дорогах служебной корреспонденции высших административных властей и высшего железнодорожного начальства могла быть возложена на чины жандармской железнодорожной полиции.

По окончании забастовки, в кратчайшие сроки начальники жандармских полицейских управлений должны были представить командиру Отдельного корпуса жандармов подробный список всех принимавших участие в забастовке служащих и рабочих, с распределением их по службам и категориям и с заключением о степени возможного оставления каждого из таких лиц на железнодорожной службе.

Вместе с этим, начальники Управлений должны доложить командиру Отдельного корпуса жандармов о тех заслуживающих награждения агентах,

действия которых в значительной степени способствовали подавлению беспорядков или забастовки и восстановлению движения.

Литература

1. ГАИО ф. 602, оп. 1. , д. 12, стр. 50-57.
2. Козиков И. А. Разработка В. И. Лениным теории социалистической революции // Политическое просвещение. – 2017. – № 3 (98).
3. Курлов П.Г. Гибель Императорской России. – М.: Современник, 1992. – 255 с.
4. Ленин В. И. Маёвка революционного пролетариата // Полное собрание сочинений. – 5-е изд. – М.: Политиздат, 1981. – Т. 23: Март – сентябрь 1913. – С. 300.
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. Некоторые аспекты принятия Указа о создании «Особого комитета на железных дорогах» в 1905 году. // Исторический бюллетень. 2024, Том 7, № 4. С. 149-154.

Literature

1. GAIO f. 602, op. 1., d. 12, pp. 50-57.
2. Kozikov I. A. V. I. Lenin's Development of the Theory of Socialist Revolution // Political Education. – 2017. – No. 3 (98).
3. Kurlov P. G. The Fall of Imperial Russia. – Moscow: Sovremennik, 1992. – 255 p.

4. Lenin V. I. May Day Meeting of the Revolutionary Proletariat // Complete Works. – 5th ed. – Moscow: Politizdat, 1981. – Vol. 23: March – September 1913. – P. 300.
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. pp. 149-154.
7. 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. pp. 149-154.