

Оригинальная статья / Original article

УДК 94(57)

DOI: <http://dx.doi.org/10.21285/2415-8739-2019-3-167-176>

## **«...Как воинская часть, призванная для трудной и ответственной работы»: жандармы Забайкальской железной дороги в начале XX в.**

© А.А. Иванов

Иркутский государственный университет, г. Иркутск, Россия

**Аннотация:** В статье раскрывается историю жандармского полицейского управления Забайкальской железной дороги, созданного в 1899 г. Автор исследует структуру, численность, а также характер службы жандармов, выявляя и анализируя цель создания, основные формы и методы ее деятельности. На основе значительного архивного материала, вводимого в научный оборот впервые, определяется главная особенность службы чинов этого ведомства, заключавшаяся в том, что железнодорожные жандармы выполняли обязанности как общей (уголовной), так и политической полиции. В соответствии с этим раскрывается деятельность службы по охране общественного порядка и спокойствия на станциях, вокзалах, в поездах и в полосе отчуждения дороги, с одной стороны, и работа по пресечению революционной деятельности, предотвращению террористических актов и забастовочных выступлений, с другой. Показано участие жандармов в организации секретной агентуры в среде рабочих и служащих. В заключение делается вывод о высоком уровне организации жандармской службы Забайкальской дороги в деле охраны правопорядка и бесперебойной работы железнодорожных служб. Вместе с тем результативность надзорной и правоохранительной работы жандармов могла быть значительно выше, если бы не деструктивная позиция Управления, заключавшаяся, несмотря на формальные запреты, в активном привлечении политических ссыльных для работы в различных службах дороги.

**Ключевые слова:** политическая полиция, жандармы, надзор, тайная агентура, Забайкальская железная дорога, Иркутская губерния, политические ссыльные, революционное движение, охранное отделение

**Информация о статье:** Дата поступления 28 июля 2019 г.; дата принятия к печати 26 августа 2019 г.; дата онлайн-размещения 30 сентября 2019 г.

**Для цитирования:** Иванов А.А. «...Как воинская часть, призванная для трудной и ответственной работы»: жандармы Забайкальской железной дороги в начале XX в. // Известия Лаборатории древних технологий. 2019. Т. 15. № 3. С. 167–176. DOI: 10.21285/2415-8739-2019-3-167-176

## **«...As a military unit designed for the difficult and responsible work»: Gendarmes of the Transbaikal Railway at the beginning of XX century**

© Alexander A. Ivanov

Irkutsk State University, Irkutsk, Russian Federation

**Abstract:** The article reveals the history of the Gendarmerie police Department of the Transbaikal Railway, created in 1899. The author explores the structure, number, as well as the nature of the service of gendarmes, identifying and analyzing the purpose of the creation, the main forms and methods of its activities. On the basis of the considerable archival material put into scientific circulation for the first time, the main feature of the service of ranks of this agency is determined, which was that railway gendarmes performed duties of both general (criminal) and political police. According to this, the activities of the Public Order and Tranquillity Service at stations, train stations, trains and in the road exclusion lane are revealed, on the one hand, and work is carried out to suppress revolutionary activities, prevent terrorist acts and strikes, on the other. The participation of gendarmes in the organization of secret agents in the environment of workers and employees is shown. The resume concludes that the level of organization of the gendarmerie service of the Transbaikal Road in the field of law enforcement and smooth opera-

tion of railway services is high. At the same time, the effectiveness of the supervision and law enforcement work of the gendarmes could have been much higher had it not been for the destructive position of the Office, which, despite formal prohibitions, was to actively attract political exiles to work in various services of the road.

**Keywords:** Political police, gendarmes, supervision, secret agency, Transbaikal Railway, Irkutsk Province, political exiles, revolutionary movement, security office

**Article info:** Received July 28, 2019; accepted for publication August 26, 2019; available online September 30, 2019.

**For citation:** Ivanov A.A. 2019. «...As a military unit designed for the difficult and responsible work»: Gendarmes of the Transbaikal Railway at the beginning of XX century. *Izvestiya Laboratorii drevnikh tekhnologii* = Journal of the Laboratory of Ancient Technologies. Vol. 15. No. 3. Pp. 167–176. (In Russ.). DOI: 10.21285/2415-8739-2019-3-167-176

История политической полиции Российской империи второй половины XIX – начала XX в. все еще изучена недостаточно глубоко. Из имеющейся по этой теме научной литературы назовем лишь некоторых специалистов, внесших крупный вклад в разработку темы. Это, прежде всего, З.И. Перегудова (Перегудова, 2000), а также А.Н. Борисов, Б.Н. Григорьев, В.С. Измозик, Б.Г. Колоколов, Ф.М. Лурье, В.В. Романов, М.С. Чудакова, исследовавшие различные аспекты данной проблематики на общероссийском уровне (Борисов, 2001; Григорьев, Колоколов, 2007; Жандармы России, 2002; Лурье, 2006; Романов, 2007; Чудакова, 2003). С начала 2000-х годов ведется научное изучение истории региональных жандармских управлений, в том числе и иркутского. В статьях А.О. Барина, А.А. Иванова, С.Е. Кравцова, А.А. Савилова, А.В. Степанова, Т.В. Федоровой начато исследование надзорной деятельности Иркутского ГЖУ среди политических ссыльных и каторжан, работы по противодействию шпионажу иностранных разведок в годы Русско-японской и Первой мировой войн, рассмотрены особенности структуры и вопросы взаимодействия с общей полицией региона (Барина, 2008; Иванов, 2012; Кравцов, 2011; Мошкина, 2011; Плюта, 2006; Иванов, Савилов, 2019; Федорова, Степанов, 2017).

Несмотря на имеющиеся публикации по истории жандармского ведомства как на всероссийском, так и региональном уровнях, деятельность жандармского полицейского Управления Забайкальской железной дороги остается практически вне поля зрения исследователей. Сегодня по данной теме имеются лишь две небольшие статьи,

опубликованные в 2015–2017 годах и носящие, в большей мере, характер обзоров источников из центральных и местных архивов страны (Вейт, 2017; Муратова, 2015). К этому же жанру можно отнести и статью Г.М. Стафеева, состоящую из подборки документальных материалов по истории полицейской службы периода строительства Забайкальской железной дороги в 1895–1899 гг. (Стафеев, 2014). Именно в неизученности данной темы видит автор ее актуальность и значимость. Задача статьи – насколько позволяют ее рамки, восполнить имеющийся в историографии пробел, положив настоящей публикацией начало планомерного изучения этого оригинального исторического сюжета.

Письменных источников для исследования истории железнодорожной жандармской службы на Забайкальской дороге также немного. Это, прежде всего, Ф. 602 ГАИО (Иркутское отделение жандармского полицейского управления Забайкальской железной дороги, 369 ед. хр., 1903–1917 гг.), 603-й (Жандармское полицейское управление Забайкальской железной дороги, 447 ед. хр., 1901–1917 гг.) и 605-й (Иннокентьевское отделение жандармского полицейского управления Забайкальской железной дороги, 4 ед. хр., 1913 г.), 381-й фонд ГАРБ, включающий в основном приказы по управлению и личные дела сотрудников (Путеводитель по фондам..., 2017. С. 210–212; Путеводитель по дореволюционным фондам..., 1998. С. 47), а также Ф-305 ГАЗК – «Читинское отделение Забайкальского жандармско-полицейского Управления Забайкальской железной дороги (1899–1917)», который, судя по описи, также как и перечисленные

выше, состоит в большей степени из делопроизводственных материалов: документов по строевой части, приказов о назначениях и переводах сотрудников, увольнении в отставку и в запас армии, распоряжений о проведении занятий с нижними чинами и стражниками, об итогах учебных стрельб, осмотре оружия, внешнего вида и т. п.

Как видим, закрытый характер деятельности жандармского ведомства наложил отпечаток на имеющуюся немногочисленную и во многом однотипную документальную основу нашего исследования: архивные материалы бедны информацией и позволяют составить представление лишь о некоторых сторонах работы политической полиции: секретная агентура, содержание осведомителей, провокация среди рабочих и служащих и ее результативность, борьба со шпионажем во время двух войн – документы об этих и других формах политической деятельности жандармов в фондах практически не отложились. Можно лишь предположить, что данные материалы сдаче в архивы и не подлежали, или же были сожжены самими жандармами в начале марта 1917 г., когда Временное правительство поспешило объявить о ликвидации Штаба отдельного корпуса жандармов, губернских и областных управлений, а также полицейских управлений железных дорог, однако не позаботилось об обеспечении охраной их секретных архивов, содержащих имена тайных агентов и провокаторов.

Политическая полиция Российской империи являлась одним из основных инструментов борьбы государства с радикальным оппозиционным движением, важнейшей частью правоохранительной системы. Решая непростые задачи политического сыска, производства дознаний по политическим преступлениям, наблюдения за деятельностью революционных партий, жандармы имели и весьма сложную организационную структуру, особое место в которой принадлежало жандармским полицейским управлениям железных дорог (ЖПУ). Созданные еще в конце 1840-х годов, эти подразделения первоначально подчинялись Министерству путей сообщения и лишь в 1867 г. вошли в состав жандармского корпуса. По мере сооружения

Транссибирской магистрали, ЖПУ учреждались и в Сибири, исходя из принципа: одно управление приблизительно на две тысячи верст дороги.

На Забайкальской железной дороге полицейские структуры были образованы еще в ходе строительных работ. Большое количество привлекаемых уголовных ссыльных, каторжан Александровского централа, арестантов Иркутского тюремного замка, а также сезонных рабочих из различных регионов Сибири, потребовало учреждения здесь уже с 1 сентября 1895 г. двух должностей земских заседателей и восьми должностей урядников. Заседатели занимались надзором за ссыльными, урядники осуществляли полицейские функции. Однако таких незначительных сил правопорядка катастрофически не хватало, поэтому все полицейские органы, располагавшиеся в районах постройки дороги, обязывались оказывать содействие землемерам, строителям и представителям железнодорожной администрации по отчуждению земель и имущества под дорогу (Стафеев, 2014. С. 232).

В качестве отдельной службы на Забайкальской дороге жандармы оформились в конце января 1899 г. Ю.П. Колмаков называет и точную дату, и первоначальное наименование службы: «27 января. Организован жандармский полицейский надзор Омского жандармско-полицейского управления на строительстве Забайкальской железной дороги с резиденцией в Иркутске» (Колмаков, 2003. С. 124). В 1901–1904 гг. жандармское полицейское управление Забайкальской железной дороги именовалось по-разному: в некоторых источниках как Забайкальское жандармское полицейское управление Сибирской железной дороги, в других – как железнодорожная полиция Забайкальской железной дороги. Структура ЖПУ ЗЖД состояла из управления, которым руководил начальник с помощью своего адъютанта, и станционных отделений, в разное время их было от 5 до 7. В 1905–1906 гг. жандармское полицейское управление имело шесть отделений: Иркутское, со станциями: Михалево, Байкал, Хвойная, Маритуй, Шаражалгай; Байкальское – Култук, Утулик, Мурино, Выдрино, Танхой, Переменная, Мысовая, Посольская; Верхне-

удинское – Селенга, Татаурово, Онохой, Заиграево, Илька; Петровско-Заводское – Горхон, Тарбагатай, Талбага, Хохотуй, Баба, Хилок, Хушинга, Тайдут; Читинское отделение – Мозгон, Сохондо, Яблоновая, Ингода, Чита-вокзал, Кручина, Макковеево; Маньчжурское – Андриановка, Бурятская, Ага, Оловянная, Бырка, Хадабулак, Борзя, Харанур, Шарасун; Сретенское со станциями Карымская, Китайский разъезд Урульга (ГАИО. Ф. 603. Оп. 1. Д. 4. Л. 20).

Общую численность личного состава жандармского полицейского Управления Забайкальской железной дороги установить довольно трудно. Основываясь на различных косвенных данных, можно предположить, что, по всей видимости, она составляла около 170 человек, доходя в отдельные годы, связанные с увеличением общей нагрузки, как, например, в Русско-японскую войну, до 200, что было значительно больше, чем в губернских жандармских управлениях (ГЖУ). Для примера приведем количество нижних чинов в Иркутском ГЖУ на 1903 год: вахмистров – 4, унтер-офицеров – 42, писарей – 2, а всего – 48 сотрудников. Как видим, разница существенная (ГАИО. Ф. 600. Оп. 1. Д. 112. Л. 16).

Столь значительное отличие объясняется широтой обязанностей железнодорожных жандармов, выполнявших функции как общей, так и (после революции 1905 г.) политической полиции. Относясь в своей оперативно-розыскной деятельности к Департаменту полиции, ЖПУ в хозяйственной и строевой части подчинялись непосредственно Отдельному корпусу жандармов, который, в свою очередь, в строевом и хозяйственном отношении подчинялся министерству Военному. Именно отсюда среди железнодорожных жандармов были в почете и широко практиковались кавалерийские звания: корнет вместо поручика, штабс-ротмистр вместо капитана, вахмистр – вместо фельдфебеля. И вооружение жандармов ЖПУ ЗЖД было соответствующим: драгунская шашка с темляком, наган или револьвер «Смит и Вессон», а также, при необходимости, винтовка казачьего образца. В Верхнеудинском отделении, к примеру, вместо револьверов на 1 марта 1912 г. имелись

автоматические пистолеты системы Браунинг (ГАРБ. Ф. 381. Оп. 1. Д. 53. Л. 8).

Работа жандармерии имела сугубо закрытый характер. Даже архивные фонды сохранили лишь небольшую часть деятельности Штаба корпуса и региональных управлений, в том числе и в Восточной Сибири. Но вот парадокс: фамилии офицеров ведомства из года в год публиковались в статистических сборниках и региональных адресно-справочных календарях. Взяв подборку этих изданий за 1899–1916 годы, можно выявить конкретные фамилии служивших там людей. Для примера сделаем это, учитывая размеры статьи, лишь по одному году. Так, согласно справочнику «Весь Иркутск с отделом Забайкальской области», в 1908 г. возглавлял правление полковник Сергей Прокофьевич Евстафьев, адъютантом управления служил ротмистр Федор Семенович Никитин. Начальником ведущего Иркутского отделения являлся ротмистр Д.П. Руженцов, Байкальского отделения – ротмистр Б.К. Павлов, Верхнеудинского – ротмистр И.З. Плешаков, Петровско-Заводского – ротмистр П.Н. Кравченко, Сретенского – А.А. Борисовский, помощником начальника Маньчжурского отделения служил А.П. Шеристанов (звания двух последних в документе не указаны. – А.И.). Управление располагалось в Иркутске по Спасо-Лютеранской улице в доме Медведева, № 43 (Весь Иркутск..., 1908. С. 278–279).

Личный состав жандармского полицейского управления Забайкальской железной дороги (как и других жандармских структур) комплектовался уволенными в запас гвардии и армии фельдфебелями, вахмистрами и унтер-офицерами. Стремившийся быть принятым в жандармы, после соответствующей проверки и отбора «давал подписку», как правило, на пятилетний срок и распределялся в конкретное отделение на службу. Таким образом, забайкальские железнодорожные жандармы были людьми уже «состоявшимися», с немалым жизненным опытом и практическими навыками военной службы. Как правило, после достижения 40 лет, они увольнялись в запас. Вот, например, выписка из приказа начальника Управления, свидетельствующая об этой практике: «30 августа 1906 г.

унтер-офицер Иркутского отделения вверенного мне Управления Василий Шкарутин, как окончивший 1 сентября срок данной им подписки, увольняется в отставку как перешедший 43-летний возраст. По удовлетворении положенным от казны довольствием, названного унтер-офицера отправить по месту избранного им жительства» (ГАИО. Ф. 603. Оп. 1. Д. 5. Л. 53. Л. 165).

Для уволенных в запас из армии служба в структуре жандармских полицейских управлений железных дорог была весьма престижным и привлекательным в материальном отношении делом. Документы свидетельствуют, что денежное содержание железнодорожных жандармов, как, впрочем, и их коллег из губернских управлений, было достаточно высоким и составляло в 1907–1908 гг. у вахмистра – 540 руб., у унтер-офицера высшего оклада – 420 руб., среднего оклада – 360 руб. и низшего – 300 руб. в год. (ГАИО. Ф. 603. Оп. 1. Д. 4. Л. 3).

При этом Штаб отдельного корпуса жандармов разрешал «усилить» денежное содержание служащих на местах «за счет увеличения процента нижних чинов на высших окладах, упразднив вовсе низшие». Разрешение привело к тому, что в жандармском полицейском управлении Сибирской железной дороги унтер-офицеров низшего оклада в 1907 г. не было вообще, причем на среднем (по 360 руб. в год) состояло 75% состава, а на высшем (420 руб.) – 25%. В Забайкальском, Уссурийском и Китайском-Восточном управлениях низшего и среднего окладов не имелось в принципе, а все унтер-офицеры состояли на окладе в 420 руб. в год (ГАИО. Ф. 603. Оп. 1. Д. 4. Л. 13).

В отличие от жандармских унтер-офицеров, офицерам – начальникам отделений на Забайкальской железной дороге кроме жалованья делались еще и разовые доплаты. Так, из ведомости «столовых и особо-суточных» сумм за апрель 1906 г. следует, что начальнику Управления, к примеру, полагалось к жалованью еще 467 руб., начальникам отделений ротмистру Хохлачеву – 233 руб., Саттуту – 250, Клейфу – 322, Желенину – 367, Стахурскому – 287, Сокольскому – 276, помощнику начальника отделения ротмистру Анжело – 216 и прико-

мандированному к управлению ротмистру Булави-ну – 122 руб. При этом можно с уверенностью утверждать, что подобные выплаты были наверняка регулярными (ГАИО. Ф. 603. Оп. 1. Д. 4. Л. 36).

Чтобы правильно оценить размер денежного довольствия офицера жандармского полицейского управления Забайкальской дороги, у которого «при готовой квартире» только суточные составляли в среднем 300–400 рублей, следует сопоставить его с материальным содержанием чинов общей полиции в Иркутской губернии. Так, например, годовой оклад нижеудинского окружного исправника при казенной квартире составлял 1500 руб., его помощника – 1000 руб., земского заседателя – 1200 руб., полицейских надзирателей и секретаря – по 400 руб. в год (ГАИО. Ф. 25. Оп. Оц. Д. 14. Л. 138 об.). Высокопоставленные служащие в системе Главного тюремного управления имели сходное жалованье: Иркутскому губернскому тюремному инспектору статскому советнику А.С. Зайцеву полагалось в 1910 г. в месяц 120 руб., плюс столовых – столько же; помощнику губернского тюремного инспектора коллежскому советнику Г.И. Гольшуху – 88 и 88 соответственно; секретарю н/ч (не имеющему чина. – А. И.) В.В. Доброхотову – 48 и 48 в месяц (ГАИО. Ф. 34. Оп. 1. Д. 578. Л. 6). А вот нижние чины ГТУ имели мизерные оклады. Так, 3 декабря 1905 г. тюремные надзиратели и надзирательницы Иркутской губернской тюрьмы в числе 44 человек, ввиду крайней дороговизны в городе Иркутске на продукты первой необходимости, а также на квартиры и дрова, обратились с коллективной просьбой к губернатору об увеличении содержания с ноября месяца. Оказалось, что старшие надзиратели имели 40 руб., надзиратели – 24 р. 50 коп., а младшие – всего 20 руб. в месяц (ГАИО. Ф. 32. Оп. Оц. Д. 437. Л. 1).

Значительное место в повседневной службе чинов жандармского полицейского управления Забайкальской железной дороги отводилось строевой подготовке: жандарм должен был выглядеть всегда достойно, олицетворяя своей выправкой и внешним видом порядок и незыблемость государственных устоев. Начальник Управления два раза в год лично проверял строевую подготов-

ку нижних чинов всех отделений, по итогам которой, в случае необходимости, делались бескомпромиссные организационные выводы. Так, летом 1910 г. им были произведены инспекторские осмотры, выявившие неблагополучное состояние дел лишь на станции Слюдянка Байкальского отделения. Чтобы показать жандармскую службу «как есть», а не только с парадной стороны, приведем здесь несколько цитат из итоговой справки проверяющего.

Во время осмотра в строю находился 1 обер-офицер, 1 вахмистр и 15 унтер-офицеров. Наружный вид людей показался начальнику «хорошим», однако выправка и стойка «посредственными», люди были выведены в строй неосмотренными, почему многие оказались одетыми не по форме, амуниция плохо пригнана, поясные ремни не подтянуты, револьверы в кобурах висели на животе, а не на правом бедре, как то полагается. Фуражки измяты, одеты «разнообразно и неумело». К приходу проверяющего «строй не был выровнен, люди стояли не в затылок». Брать «шашки на караул» унтер-офицеры не умели, вообще шашечные приемы были проделаны плохо, «но дружно и вяло». При этом винтовки одевались, снимались и брались на изготовку «задевая и сбрасывая с головы погонным ремнем фуражки». Повороты делались опять же вяло, при маршировке люди не умели держать ногу, «равнение в рядах и в затылок» (ГАИО. Ф. 603. Оп. 1. Д. 1. Л. 1).

Далее начальник Управления осмотрел оружие нижних чинов, которое оказалось «в порядке, насколько можно поддерживать таковой, когда оно никем не осматривалось и совершенно не ремонтировалось». На лезвиях шашек имелись «застарелые следы ржавчины», у унтер-офицера Лавриченко в кобуре были тряпки, унтер-офицеры Гаврилов и Новиков вышли в строй в неформенных сапогах, Попов – с обломанным наконечником аксельбантов, а Гуськов совершенно их не имел... (ГАИО. Ф. 603. Оп. 1. Д. 2).

Команды на станциях Мысовая, Танхой и других Байкальского отделения, а также в Иркутске и Верхнеудинске, напротив, произвели самое отрадное впечатление: «воинский вид сохранен, поворо-

ты, вздваивание рядов, маршировка, шашечные приемы были проделаны хорошо. Оружие в порядке, унтер-офицеры одеты аккуратно и щеголевато. Словесные ответы довольно хорошие. Мундирная одежда прекрасно сохранена, оружие в боевом состоянии. Однако «строевая часть, – делал вывод начальник Управления, – все-таки «далеко не на той высоте, на которой, строго следуя закону и существующих распоряжений, она должна стоять как воинская часть, призванная для трудной и ответственной работы жандармско-полицейской железнодорожной службы». В заключение начальник указывал и причины недостатков: «не всегда поспешное, ревностное и серьезное выполнение закона, инструкции и распоряжений, при отсутствии энергичности, настойчивости и твердости – вот те главные пробелы, которые в деле нашей службы места иметь не могут и должны быть безвозвратно искоренены...» (ГАИО. Ф. 603. Оп. 1. Д. 2. Л. 13).

Следует сказать, что работа с обучением и воспитанием унтер-офицерского состава в жандармском управлении Забайкальской железной дороги проводилась постоянно и основывалась на умелом сочетании строгости и поощрения служащих: нарушители дисциплины сурово карались, а старательные и инициативные чины – обязательно поощрялись. Для иллюстрации этого тезиса приведем здесь два примера. Первый – из журнала приказов начальника Управления за вторую половину 1906 г.: Унтер-офицер Петровско-Заводского отделения Тимофей Терлецкий 2-го сентября 1906 г., следуя с поездом № 50, на разъезде Харагун, на 476 версте, почувствовал толчок и заметил, что один конец рельса «якобы торчит вверх». Приехав на разъезд, унтер-офицер потребовал от дорожного мастера дрезину, и вместе с ним отправился на указанную версту, где нашел лопнувшую рельсу, которая «сейчас же была заменена новой». За такую выдающуюся наблюдательность унтер-офицеру Терлецкому была объявлена начальником благодарность (ГАИО. Ф. 603. Оп. 1. Д. 4. Л. 169). А вот пример иного рода, взятый нами из приказа от 10 марта 1913 г.: Унтер-офицер Иркутского отделения ЖПУ Русин, позволил себе дать начальнику «неуместно-грубый ответ», за что и был арестован

«на 14 суток гауптвахты». По отбытии наказания следовало перевести его «на линию», т. е., скорее всего, значительно понизить в должности и, соответственно, в денежном окладе (ГАИО. Ф. 603. Оп. 1. Д. 4. Л. 31).

Повседневная деятельность жандармов Забайкальской железной дороги сочетала в себе своеобразное переплетение обязанностей общей полиции, таможенной службы и администрации магистрали. Прежде всего, Управление должно было обеспечить охрану общественного порядка на станциях, вокзалах, в поездах и в полосе отчуждения дороги, что осуществлялось различного рода действиями: наблюдением за порядком среди публики; предотвращением преступлений уголовного характера, к которым относились, в первую очередь, кражи, убийства, проявления хулиганства, увечий, поджогов, разбоев. На каждом вокзале и крупной станции Забайкальской железной дороги имелось специальное помещение, в котором располагался начальник отделения и несколько унтер-офицеров. Унтер-офицеры несли непосредственное дежурство на перронах, контролировали соблюдение порядка при встрече и отправлении поездов. Здесь велся журнал, в который заносились все происшествия, случившиеся за время суточного дежурства, меры, принятые личным составом по их устранению, а также, что немаловажно, отзыв потерпевшего (в специальной графе) на работу полиции. Кроме этого, жандармы проводили регулярные и весьма частые патрулирования станционного района, что предусматривало обход путей пассажирских и товарных станций, помещений паровозных депо, мастерских, прилегающих магазинов, парикмахерских и трактиров. При этом большое внимание обращалось на соблюдение санитарных и противопожарных мер. В ночное время жандармы совместно с железнодорожными служащими обязательно дежурили на перронах, осматривали пассажирские и грузовые вагоны, проверяли работу сторожей и охранников. Патрульно-постовая служба, таким образом, служила, известного рода, компенсацией отсутствующим сыскным отделениям в структуре жандарм-

ских полицейских управлений железной дороги (Гончарова, 2000. С. 22)<sup>1</sup>.

Осмотр прибывающих грузов – также входил в число обязанностей жандармов. Зачастую обычная «рутинная» сверка сопроводительных документов с реальным содержанием поступившего груза могла дать самые неожиданные результаты. Вот, например, выписка из приказа начальника жандармского полицейского Управления Забайкальской железной дороги, которая подтверждает наш тезис: «Унтер-офицеру Иркутского отделения Викентию Дулько за обнаруженные им 6 мая с. г. в грузе, прибывшем со станции Москва на ст. Иркутск под документами «со швейной машиной и несгораемым ящиком» 87 револьверов системы Браунинг, пяти ружей центрального боя и 1000 винтовочных патронов, объявляю благодарность за разумное и добросовестное исполнение своих обязанностей» (ГАИО. Ф. 603. Оп. 1. Д. 5. Л. 91).

Борьба с хищениями железнодорожного имущества любой формы собственности также была в числе обязанностей жандармов. Полицейская служба на железной дороге, как, впрочем, и на других, не была легкой и подчас требовала немало мужества и личной храбрости. Приведем характерный пример: так, 29 ноября 1906 г. в отделение ЖПУ на станции Иркутск поступило заявление о хищении с открытой платформы шести пудов свинца, принадлежащих дороге. Дежуривший по станции унтер-офицер Якимчук, заподозрив в краже слесаря весового склада Федора Макаренко, отправился к нему на квартиру, находившуюся вне полосы отчуждения, а по сему подключил к расследованию стражников 5-й городской полицейской части. По прибытии на квартиру, Якимчук стал внимательно проверять письменный вид Макаренко, непроизвольно повернулся к нему спиной, а тот выхватил из кармана висевшего на вешалке пальто

---

<sup>1</sup> Гончарова Ю.В. Жандармские полицейские управления железных дорог (1867–1917): автореф. дис... канд. юр. наук. М.: Академия управления МВД России, 2000. 23 с.

Goncharova Y.V. Zhandarmesky Police Departments of Railways (1867–1917): Autoref. Diss.... edging. jurisprudence sciences. Moscow: Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, 2000. 23 p.

браунинг, выстрелил и ранил Якимчука. Стражники и Якимчук, как следует из докладной, схватили Макаренко, но тот, «обладая громадной физической силой, стал сопротивляться и во время борьбы успел произвести еще три выстрела, из коих одним вторично ранил унтер-офицера, а последним – смертельно себя в висок на вылет...» (ГАИО. Ф. 603. Оп. 1. Д. 1. Л. 2).

По всей видимости, железнодорожные жандармы в силу своей служебной деятельности выполняли и обязанности представителей таможенного контроля, особенно на станциях, расположенных в приграничных территориях. В этом убеждает следующий документ, взятый нами из книги приказов начальника ЖПУ ЗЖД за август 1906 г.: «Управляющий Иркутской таможенной препроводил мне на имя унтер-офицера Иркутского отделения Архипа Кириллова талон к ассигновке от 25 июля на получение из Иркутского казначейства названному унтер-офицеру за поимку контрабанды 41 руб. 8 коп.». Сумма – значительная, значит и заслуга унтер-офицера перед Иркутской таможенной была весомая (ГАИО. Ф. 603. Оп. 1. Д. 5. Л. 152 об.).

Как видим, характер действий железнодорожных жандармов был весьма широк. Выполняя

задачи общей полиции, сотрудники ЖПУ ЗЖД следили «за порядком и спокойствием» на станциях и вокзалах, обеспечивали сохранность железнодорожного полотна и подвижного состава, охраняли мосты и туннели, ремонтные мастерские и депо, стремились предотвратить кражи и расхищение имущества. Всё это относилось к обязанностям полиции уголовной, и следует сказать, что, судя по фактическому материалу, приведенному выше, служащие жандармского полицейского управления Забайкальской железной дороги с ними уверенно справлялись. Однако гораздо большее место в работе железнодорожных жандармов занимали обязанности полиции политической – наблюдение за проявлением активности леворадикальных партий, контроль за рабочим движением, предотвращение экономических и политических забастовок железнодорожников и рабочих предприятий, расположенных в полосе отчуждения, участие в урегулировании споров предпринимателей и служащих, а также противодействие агентурной деятельности иностранных разведок в ходе военных действий начала XX в.

#### Библиографический список

Баринов А.О. Стража: Очерки истории деятельности спецслужб России в Забайкалье в начале XX века (1901–1917). Чита: Экспресс-издательство, 2008. 247 с.

Борисов А.Н. Особый отдел империи. СПб.: Нева, 2001. 480 с.

Вейт А.В. Жандармерия Забайкальской железной дороги: историко-правовые аспекты // Проблемы социально-экономического развития Сибири. Братск: Изд-во БрГУ, 2017. Вып. 1 (27). С. 39–46.

Весь Иркутск с отделом Забайкальской области: Адресно-справочная и промышленная книга на 1908 год. Иркутск: Изд. Е.Р. Бендер, 1908. 345 с.

Григорьев Б.Н., Колоколов Б.Г. Повседневная жизнь российских жандармов. М. Молодая Гвардия, 2007. 852 с.

Жандармы России. Политический розыск в России XV–XX век / сост. В.С. Измозик. СПб.: Нева, 2002. 640 с.

Иванов А.А. Иркутские жандармы // Клио. 2012. № 6. С. 69–77.

#### References

Barinov A.O. 2008. Guard: Essays on the history of Russian special services in Transbaikalia at the beginning of the 20th century (1901–1917). Chita: Express. 247 p. (In Russ.)

Borisov A.N. 2001. Special Department of Empire. St. Petersburg: Neva Publishing House. 480 p. (In Russ.)

Weit A.V. 2017. Gendarmerie of the Transbaikal Railway: Historical and Legal Aspects. *Problemy sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Sibiri* [Problems of Social and Economic Development of Siberia]. Bratsk: BrSU. Iss. 1 (27). Pp. 39–46. (In Russ.)

Bender E.R. 1908. All Irkutsk with the department of the Transbaikal region: Address-reference and industrial book for 1908. Irkutsk. 345 p. (In Russ.)

Grigoryev B.N., Kolokolov B.G. 2007. Everyday life of Russian gendarmes. Moscow: Young Guard. 852 p. (In Russ.)

Izmozik V.S. 2002. Gendarmes of Russia. Political search in Russia 15th–20th century. St. Petersburg: Neva. 640 p. (In Russ.)

Ivanov A.A. 2012. Irkutsk gendarmes. Klio. No. 6. Pp. 69–77. (In Russ.)

- Иванов А.А., Савилов А.А. Участие иркутских жандармов в надзоре за политическими ссыльными (1860–1900 годы) // Вестник Томского государственного университета. 2019. № 442. С. 114–121. DOI: 10.17223/15617793/442/14
- Колмаков Ю.П. Иркутская летопись 1661–1940. Иркутск: Оттиск, 2003. 848 с.
- Кравцов С.Е. О некоторых направлениях деятельности губернских жандармских управлений в начале XX в. (по материалам Иркутской губернии) // Сибирская ссылка: сб. науч. ст. Иркутск: Оттиск, 2011. Вып. 6 (18). С. 144–153.
- Лурье Ф.М. Политический сыск в России. 1649–1917. М.: Центрополиграф, 2006. 399 с.
- Мошкина З.В. Учреждение жандармского надзора на Нерчинской политической каторге // Сибирская ссылка: сб. науч. ст. Иркутск: Оттиск, 2011. Вып. 6 (18). С. 282–294.
- Муратова А.В. История становления Читинского отделения Забайкальского жандармско-полицейского управления Забайкальской железной дороги (1899–1917) // Иркутский историко-экономический ежегодник. 2015. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2015. С. 153–160.
- Перегудова З.И. Политический сыск в России (1880–1917). М.: РОССПЭН, 2000. 432 с.
- Плюта К.В. Антитеррористическая политика российского правительства во второй половине XIX – начале XX вв. // Сибирская ссылка: сб. науч. ст. / ответ. ред. Н.Н. Щербачев. Иркутск: Оттиск, 2006. Вып. 3 (15). С. 206–223.
- Путеводитель по фондам Государственного архива Иркутской области: в 2-х ч. Ч. 1: Досоветский период / сост. Ю.П. Колмаков, Е.А. Луговская, Н.В. Чичкова и др. Иркутск: Оттиск, 2017. 548 с.
- Путеводитель по дореволюционным фондам НАРБ / сост. А.И. Беч, З.Ф. Дамбаева, Э.Л. Доржиева и др. Улан-Удэ: Комитет по делам архивов Республики Бурятия, 1998. 165 с.
- Романов В.В. Политическая полиция Российской империи 1826–1860 гг.: основные тенденции развития. Ульяновск: Ульяновский гос. ун-т, 2007. 559 с.
- Стафеев Г.М. Полицейские органы на строительстве Забайкальской железной дороги (1895–1899) // 90 лет Забайкальской архивной службе: материалы научно-практической конференции. Чита: Изд-во ЗабГУ, 2014. С. 228–239.
- Федорова Т.В., Степанов А.В. Контрразведывательная деятельность особого отдела Иркутского губернского жандармского управления во второй половине XIX – начале XX века // Известия Лаборатории древних технологий. 2017. Т. 13. № 4. С. 134–144. DOI: 10.21285/2415-8739-2017-4-134-144
- Ivanov A.A., Savilov A.A. 2019. Participation of Irkutsk gendarmes in the supervision of political quarrels (1860–1900). *Vestnik tomskogo gosudarstvennogo universiteta* [Journal of the Tomsk State University]. No. 442. Pp. 114–121. (In Russ.) DOI: 10.17223/15617793/442/14
- Kolmakov Yu.P. 2003. Irkutsk Record 1661–1940. Irkutsk: Ottisk. 848 p. (In Russ.)
- Kravtsov S.E. 2011. On some directions of activity of provincial gendarmerie administrations in the beginning of XX century (According to the materials of the Irkutsk province). *Sibirskaya ssylka: sb. nauch. st.* [Siberian Exil : Collection of scientific articles]. Irkutsk: Ottisk. Iss. 6 (18). Pp. 144–153. (In Russ.)
- Lurje F.M. 2006. Political search in Russia. 1649–1917. Moscow: Centropoligaf. 399 p. (In Russ.)
- Moshkina Z.V. 2011. Establishment of gendarmerie supervision at Nerchinsk Political Katorge. *Sibirskaya ssylka: sb. nauch. st.* [Siberian Exile. Collection of scientific articles]. Irkutsk: Ottisk. Iss. 6 (18). Pp. 282–294. (In Russ.)
- Muratova A.V. 2015. History of formation of the Chitinsky Branch of the Transbaikal Gendarmerie-Police Department of the Transbaikal Railway (1899–1917). *Irkutskii istoriko-ekonomicheskii ezhegodnik. 2015* [Irkutsk Historical and Economic Yearbook. 2015]. Irkutsk: Izd-vo BGUEP. Pp. 153–160. (In Russ.)
- Peregudova Z.I. 2000. Political police in Russia (1880–1917). Moscow: ROSSPAN. 432 p. (In Russ.)
- Pluta K.V. 2006. Anti-terrorist fight of the Russian Government in the second half of the 19th and Early 20th centuries. *Sibirskaya ssylka. Sb. nauch. st.* [Siberian exil. Collection of scientific articles]. Irkutsk: Ottisk. Iss. 3 (15). Pp. 206–223. (In Russ.)
- Kolmakov Y.P. 2017. Guide to funds of the State Archive of the Irkutsk region: In 2 pt. Pt. 1: Pre-Soviet period. Irkutsk: Ottisk. 548 p. (In Russ.)
- Bech A.I. 1998. Guide to pre-revolutionary funds of NARB. Ulan-Ude: Committee for Archives of the Republic of Buryatia. 165 p. (In Russ.)
- Romanov V.V. 2007. Political police of the Russian Empire 1826–1860: the main trends of development. Ulyanovsk: Ulyanovsky State University. 559 p. (In Russ.)
- Stafeev G.M. 2014. Police bodies on the construction of the Transbaikal Railway (1895–1899). 90 let Zabaikal'skoi arkhivnoi sluzhbe. Materialy nauchno-prakticheskoi konferentsii [90 years of the Transbaikal Archival Service. Proceedings of the scientific and practical conference]. Chita: TrahsBaikal State University. Pp. 228–239. (In Russ.)
- Fedorova T.V., Stepanov A.V. 2017. Counterintelligence Activities of the Department of the Irkutsk Provincial Gendarmerie Management in the Second Half of XIX – Early XX century. *Izvestiya Laboratorii drevnikh tekhnologii* [Journal of Ancient Technology Laboratory]. Vol. 13. No. 4. Pp. 134–144. (In Russ.) DOI: 10.21285/2415-8739-2017-4-

Чудакова М.С. Противостояние. Политический сыск дореволюционной России. Ярославль: ЯрГУ, 2003. 330 с.

**Сведения об авторе**

**Иванов Александр Александрович**,  
доктор исторических наук, профессор,  
исторический факультет,  
Иркутский государственный университет,  
Россия, 664025, г. Иркутск, ул. Чкалова, 2,  
e-mail: ottisk@irmail.ru

**Критерии авторства**

А.А. Иванов выполнил исследовательскую работу, на основании полученных результатов провел обобщение, подготовил рукопись к печати, имеет на статью авторские права и несет полную ответственность за ее оригинальность.

**Конфликт интересов**

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

134-144

Chudakova M.S. 2003. Confrontation. Political investigation of pre-revolutionary Russia. Yaroslavl': Yaroslavl State University. 330 p. (In Russ.)

**Information about the author**

**Alexander A. Ivanov**,  
Dr. Sci. (History), Professor,  
Department of History,  
Irkutsk State University,  
2 Chkalova Str., Irkutsk 664025, Russian Federation,  
e-mail: ottisk@irmail.ru

**Attribution criteria**

A.A. Ivanov made the research work, on the basis of the results conducted a compilation, prepared the manuscript for publication, he owns the copyright on this article and solely responsible for its originality.

**Conflict of interest**

The author declares no conflict of interest.