

**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ІНСТИТУТ ІСТОРІЇ УКРАЇНИ**

ВЕРГУН СЕРГІЙ ІВАНОВИЧ

УДК 94(477): 351.742 «1868/1917» (043.3)

**Жандармські поліцейні управління залізниць України: організаційні
основи та регіональні аспекти діяльності (1868-1917 рр.)**

07.00.01 – історія України

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата історичних наук

Київ – 2017

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана у відділі історії України XIX – початку XX ст. Інституту історії України НАН України.

Науковий керівник: **член-кореспондент НАН України, доктор історичних наук, професор РЕЄНТ Олександр Петрович,** Інститут історії України НАН України, заступник директора, завідувач відділу історії України XIX – початку XX ст.

Офіційні опоненти:

доктор історичних наук, професор **ЖВАНКО Любов Миколаївна,** Харківський національний університет міського господарства ім. О.М. Бекетова, професор кафедри історії і культурології

кандидат історичних наук **НАУМЕНКО Андрій Олегович,** Національний університет оборони України ім. І. Черняховського, старший науковий співробітник начальник науково-дослідної лабораторії кафедри морально-психологічного забезпечення діяльності військ (сил).

Захист відбудеться «27» жовтня 2017 р. о 12.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.235.01 в Інституті історії України НАН України за адресою: 01001, м. Київ, вул. Грушевського, 4.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Інституту історії України НАН України (01001, м. Київ, вул. Грушевського, 4).

Автореферат розіслано «__» вересня 2017 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради,
доктор історичних наук, професор

Гуржій О. І.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. обумовлюється недостатнім станом її наукової розробки в історіографії, а також необхідністю вивчення історичного досвіду діяльності правоохоронних органів щодо гарантування стабільного і безпечного функціонування залізничного сполучення, розслідування злочинів та їх профілактики, унеможливлення терористичних актів на залізничному транспорті.

Вивчення роботи жандармських поліцейних управлінь залізниць в українських губерніях Російської імперії дозволяє доповнити наукові знання щодо особливостей функціонування охоронно-каральних органів різних регіонів (у т.ч. у періоди революційних потрясінь та військових конфліктів), відтворити цілісну картину політики імперського уряду у сфері стабільного і безпечного функціонування стратегічної транспортної галузі, виводить у нову площину осмислення місця та ролі імперських спецорганів щодо контролю за роботою залізниць, умонастроями її робітників, протидії національним, опозиційним рухам. Досвід організації безпеки на залізницях та у зонах залізничного відчуження, зміна повноважень та структурні реорганізації транспортної жандармерії в умовах внутрішньополітичної дестабілізації може бути використаний при реформуванні правоохоронної системи України для покращення ефективності роботи поліцейних органів на залізничному транспорті.

У сучасних українських суспільно-політичних реаліях науковий дискурс довкола функціонування спецорганів по захисту безпеки на транспорті сприятиме можливому виробленню нових функціональних завдань їхньої діяльності, забезпечить складові історичного образу інституції.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконане у межах планової теми відділу історії України XIX – початку XX ст. Інституту історії України Національної академії наук України «Міста України модерної доби (кінець XVIII – початок XX ст.): населення, господарство, культурне середовище, форми управління» (номер державної реєстрації 0113U007386).

Мета дослідження полягає у комплексному висвітленні організаційно-структурних засад функціонування транспортної жандармерії на залізницях України упродовж 1868 – 1917 рр., вивченні регіональних аспектів діяльності її структурних підрозділів. Відповідно до заявленої мети визначено такі наукові завдання:

- з'ясувати стан наукової розробки теми, концептуальні засади та фактологічні пріоритети історіографії;
- класифікувати основні види джерел, визначити їхню репрезентативність, окреслити методи дослідження;
- визначити основні етапи становлення та розвитку інституту транспортної жандармерії залізниць України;
- проаналізувати організаційно-правові засади та принципи функціонування;

- визначити особливості кадрового забезпечення підрозділів транспортної жандармерії залізниць України;

- охарактеризувати напрями та регіональні особливості діяльності жандармських поліцейних управлінь залізниць України.

Об’єктом вивчення є транспортна жандармерія залізниць у Російській імперії як інструмент державної політики по забезпеченню правопорядку та безпеки на залізницях.

Предметом висвітлення – організаційна структура, напрями й особливості діяльності жандармських поліцейних управлінь залізниць (далі – ЖПУЗ) в українських губерніях Російської імперії.

Хронологічні межі визначені тематичною спрямованістю та завданнями й охоплюють період від вересня-грудня 1868 р. по березень 1917 р. Нижня межа обумовлена імператорськими указами про створення Київського ЖПУЗ на Московсько-Київській та Києво-Одеській залізницях (від 29 вересня та від 14 грудня 1868 р.); верхня межа – постановами Тимчасового уряду 4 березня 1917 р., 6 березня 1917 р., 15 квітня 1917 р.

Географічні рамки окреслені кордонами сучасної України, на території якої функціонували структурні підрозділи ЖПУЗ. Зокрема це 9 українських губерній і терени Галичини та Буковини, окуповані російськими військами в ході Першої світової війни.

Методологічну основу дисертації становлять принципи системного аналізу й узагальнення, історизму, історичного плюралізму, об’єктивності. Для реалізації поставлених завдань використано комплекс загальнонаукових і конкретно-історичних методів: типологізації та класифікації, історичної реконструкції, аналогії, історично-генетичний, структурно-функціональний, порівняльно-історичний, хронологічний, ретроспективний.

Наукова новизна отриманих результатів зумовлена змістом і сукупністю поставлених завдань і шляхами їхнього розв’язання. У роботі:

вперше:

- у науковий обіг уведено ряд невідомих досі архівних матеріалів;
- здійснено комплексний аналіз діяльності транспортної жандармерії залізниць України;
- досліджено особливості кадрового забезпечення жандармських поліцейних управлінь та жандармських поліцейних відділень залізниць;
- відтворено соціо професійний портрет військовослужбовців транспортної жандармерії (від унтер-офіцера до начальника управління), визначені параметри їхнього матеріально-побутового забезпечення;
- розглянуто напрями та регіональні особливості діяльності транспортної жандармерії;
- висвітлено діяльність підрозділів транспортної жандармерії у роки Першої російської революції та Великої війни;
- встановлено поступове розширення повноважень ЖПУЗ, зростання їхнього значення у забезпеченні стабільного функціонування залізничного сполучення;

уточнено:

- роки початку функціонування підрозділів транспортної жандармерії залізниць України;
- деталі участі представників транспортної жандармерії залізниць у переслідуванні діячів українського руху;
- зміну районів дій підрозділів транспортної жандармерії залізниць в залежності від розбудови залізничної мережі;
- джерела надходжень коштів для запровадження жандармсько-поліційного нагляду на залізницях.

набули подальшого розвитку:

- практичні результати реалізації законодавчих актів та наслідки діяльності підрозділів транспортної жандармерії у правоохоронній сфері;
- дослідження співпраці транспортної жандармерії з іншими правоохоронними органами.

Практичне значення дисертаційного дослідження полягає у можливості використання її матеріалів, положень і висновків під час подальшого наукового опрацювання різних аспектів охоронно-каральної політики російського самодержавства, створення узагальнюючих праць з історії України, розробки і викладання спецкурсів у вищій школі.

Апробація результатів дисертації. Найважливіші концептуальні засади дисертаційної роботи обговорювалися на засіданнях відділу історії України XIX – початку XX ст. Інституту історії України НАН України.

Головні результати дисертації викладені автором у формі доповідей на 7 міжнародних та 6 всеукраїнських конференціях: «Ніжинський державний університет ім. М. Гоголя; Білоруський Державний педагогічний університет ім. М. Танка; Варшавський університет; Брянський державний університет ім. акад. І. Петровського; Телавський державний університет ім. Я. Гогобашвілі: Міжнародна наукова конференція: «Перша світова війна в долях народів Європи та світу» (Ніжин 18-19 вересня 2014 р.); «НАН України Інститут історії України; Міністерство освіти і науки України; ЧНУ ім. Б.Хмельницького ННІ історії і філософії; Державна прикордонна служба України. Всеукраїнська наукова конференція з міжнародною участю (Київ – Черкаси, 25-26 вересня 2014 р.); «Міністерство освіти і науки України; Житомирський державний університет ім. І. Франка VII волинська всеукраїнська історико-краєзнавча конференція (Житомир, 7-8 листопада 2014 р.); «Міністерство освіти і науки України; Дніпропетровський національний університет ім. Олеся Гончара; П'ята всеукраїнська науково-практична конференція: «Сучасні соціально-гуманітарні дискурси» (Дніпропетровськ, 22 березня 2015 р.); «Міністерство освіти і науки України, НПУ ім. М. П. Драгоманова, інститут історичної освіти: всеукраїнська наукова конференція Шості Всеукраїнські драгоманівські читання молодих істориків «Україна в європейській та світовій історії: актуальні проблеми сучасного наукового і освітнього дискурсу» (Київ, 30 жовтня 2014 р.); «ХНУ ім.В. Каразіна; ХНУ міського господарства ім. О. Бекетова; Генеральне консульство Республіки Польща в Харкові; Міжнародний науковий симпозіум «1915 рік, війна, провінція, людина: українсько-польські акценти» (Харків, 17

квітня 2015 р.); «НАН України Інститут історії України; круглий стіл до 120-річчя від дня смерті М. Драгоманова (21 квітня 2015 р, м. Київ); «Херсонський Державний університет; факультет психології, історії та соціології; міжнародна науково-практична конференція «Актуальні питання та проблеми розвитку сучасної цивілізації: історичні, соціологічні, політологічні аспекти» (Херсон 17-18 квітня 2015 р.); «НАН України Інститут історії України; круглий стіл Т.Г. Шевченко крізь два століття: людина, творець, символ (11 березня 2014 р., Київ); «Асоціація навчальних закладів України приватних форм власності, НПУ ім. М. П. Драгоманова, Європейський університет; Молодь, освіта, наука, культура і національна свідомість в умовах європейської інтеграції; Всеукраїнська науково-практична конференція (24 квітня 2015 р. Київ); «Львівська фундація суспільних наук; Сучасні виклики для суспільних наук в умовах глобалізації; Міжнародна науково-практична конференція (29-30 травня 2015 р., Львів); «НАН України Інституту історії України; круглий стіл Кирило-Мефодіївське товариство: історична спадщина та сучасність (24 травня 2016 р., м. Київ); «Генеральне консульство Республіки Польща в Луцьку; Східноєвропейський національний університет ім. Л. Українки, Uniwersytet Jana Kochanowskiego Filia w Piotrkowie Trybunalskim; міжнародна наукова конференція «Перша світова війна на Волині» (5-6 липня 2016 р. Маневичі, Костюхнівка); «НПУ ім.. М.П. Драгоманова; Інститут політичних і етнонаціональних досліджень ім.. І.Ф. Кураса НАН України. Міжнародна наукова конференція «Іван Франко у творенні української національної ідентичності» (15 вересня 2016 р., м. Київ)

Публікації. Зміст дисертації відображено у 19 публікаціях, 10 з яких – у фахових виданнях, визначених переліком ДАК України, 13 – у збірниках наукових праць і матеріалах наукових конференцій.

Структура дисертації зумовлена метою та науковими завданнями дослідження. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та літератури (483 позицій), додатків. Основний текст дисертації становить – 190 сторінок, загальний обсяг – 250 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми, сформульовано мету та завдання, визначено об'єкт і предмет вивчення, хронологічні й територіальні межі, методи дослідження, розкрито наукову новизну, практичне та теоретичне значення дисертації, відображено апробацію її результатів.

У першому розділі **“Історіографія, джерела та методи дослідження”** висвітлено напрацювання попередників, подано аналіз архівних і опублікованих матеріалів, обґрунтовано обраний теоретичний підхід, окреслено принципи та методи наукового пошуку.

У підрозділі 1.1. *“Стан наукової розробки”* охарактеризовано як методологічні і фонові дослідження по періоду XIX – початку XX ст., так і розглянуто основні напрями та тенденції наукових пошуків із визначеної тематики у дорадянський (60-ті рр. XIX ст. – 1917 р.), радянський (20-ті – кінець 80-х рр. XX ст.) та сучасний (від початку 90-х рр.) періоди.

Значна увага приділена працям вітчизняних науковців (В. Верстюк, О. Голобуцький, В. Кулик, О. Рєєнт, В. Литвин, В. Сарбей та ін.), у яких розкрито процеси суспільно-політичного та соціально-економічного життя українських губерній Російської імперії у період з ХІХ - початку ХХ ст., функціонування імперських органів влади та управління.

Аналіз студій дорадянського історіографічного періоду, присвячених історії поліційно-жандармської системи Російської імперії та транспортній жандармерії засвідчив, зокрема, що влада все ж обмежувала висвітлення деяких аспектів проблематики, а тому більшість напрацювань вирізнялися наративно-публіцистичним стилем, офіційністю змісту викладеного матеріалу або присвячувалися етапу становлення адміністративно-поліційної системи. До найбільш вагомих досліджень з історії транспортної жандармерії, які були опубліковані до 1917 р., належать роботи В. Давидова, В. Добряка, А. Лопухіна, Д. Петрова, А. Рябініна, Л. Тимофєєва, О. Федорова. Попри певну суб'єктивність оціночних суджень, у студіях названих авторів висвітлено структуру, окремі кадрові та повсякденні аспекти функціонування жандармських підрозділів на залізниці.

Започаткована ще за Тимчасового уряду публікація Надзвичайною слідчою комісією архівних документів поліційного відомства, надала радянським вченими можливості для вивчення теми. Однак, поступова абсолютизація марксистсько-ленінської методології не дозволила комплексно висвітлити функціонування різних підрозділів Окремого корпусу жандармів (далі – ОКЖ). Основні дослідження радянського періоду зосереджені довкола боротьби жандармсько-поліційної системи з діяльністю більшовицької партії, функціонування жандармських підрозділів висвітлювали досить фрагментарно і тільки в контексті історії ОКЖ. Серед найбільш вагомих доробків 1920-1930-х рр. можна назвати студії П. Щоголева, І. Троцького; другої половини ХХ ст. – монографії П. Зайончковського, Т. Деревниної, А. Миролюбова, Р. Мулукаєва, Ю. Овченка З. Перегудової, А. Соловйової, Л. Тютюнника В. Шелкопляса, Д. Шинджикашвілі, К. Федорова.

Упродовж 1991 – початку 2000-х рр. з'явилася велика кількість нових досліджень з об'єктивними, альтернативними підходами вивчення історії органів поліції та жандармерії, у роботах були зняті штампи радянської політичної ідеології, залучені новітні архівні джерела та дослідницькі методики. Зважаючи на доступність архівних джерел, до вивчення історії транспортної жандармерії більше все ж звертаються російські учені. У підрозділі нами проаналізовано праці сучасних російських вчених-поліцейстів Ю. Гончарової, В. Захаренкова, В. Ізмозіка, І. Ліндера, М. Літвінова, Д. Мамлеєвої, М. Овчіннікова, В. Панько, В. Піотровського, В. Рибнікова, З. Перегудової І. Савінова, О. Сизенка, М. Чудакової, у яких достатньо ґрунтовно висвітлено організаційно-правові та кадрові аспекти функціонування жандармських установа і зокрема підрозділів ЖПУЗ.

В українській сучасній історіографії правоохоронних органів помітне місце займають монографії і статті Ю. Алексєєвої, І. Коляди, І. Омельченка, Є. Самойленка, А. Чайковського, А. Шевченко, М. Щербака, О. Ярмиша, в яких

серед інших важливих аспектів функціонування жандармських інституцій в українських губерніях Російської імперії, висвітлено й окремі аспекти роботи транспортної жандармерії залізниць. У підрозділі констатовано зростання наукового інтересу до діяльності транспортної жандармерії в Україні в окремі періоди (зокрема, у період розбудови мережі залізниць, перебігу першої російської революції, Першої світової війни), однак попри наявність великої кількості досліджень, присвячених історії поліційно-жандармської системи Російської імперії, маловивченими залишаються аспекти діяльності жандармсько-поліційних управлінь залізниць в українських губерніях Російської імперії другої половини XIX – початку XX ст.

У підрозділі 1.2. *«Джерельна база дослідження»* визначено і проаналізовано основні масиви архівних і опублікованих документів.

В основу розподілу наявних джерел нами був покладений видовий принцип з використанням спеціальних класифікаційних ознак пов'язаних із специфікою дослідження обраної теми, за яким можна виокремити наступні групи: 1) нормативно-правові акти та діловодні документи; 2) статистично-довідкові матеріали; 3) мемуаристика.

Більшість нормативно-правових актів, що визначали структуру, функції та повноваження органів та поліційно-жандармської системи Російської імперії, включаючи й інститут транспортної жандармерії, вміщено в офіційних виданнях Повного зібрання законів Російської імперії¹. Постанови, що регулювали посадові обов'язки службовців транспортної жандармерії, роз'яснювали та конкретизували той або інший загальний нормативно-правовий акт публікувалися у спеціальних службових збірниках, довідкових виданнях, упорядниками яких були посадові особи вищої і середньої ланки відповідної інституції. Опрацювання *«Журналів засідань Тимчасового уряду»* дозволило реконструювати процедуру ліквідації інституту жандармерії в Росії після Лютневої революції 1917 р.

Повсякденна діяльність відділень ЖПУЗ на території українських губерній Російської імперії в абсолютній більшості була досліджена за матеріалами їхнього діловодства, що зберігається у Центральному державному історичному архіві м. Києва (далі ЦДІАУК). Зокрема це справи з ф. 278 – Київське ЖПУЗ; ф. 279 – Дніпровське відділення Московсько-Київського ЖПУЗ; ф. 280 – Київське відділення Київського ЖПУЗ; ф. 281 – Ковельське відділення Київського ЖПУЗ; ф. 282 – Конотопське відділення Московсько-Київського ЖПУЗ; ф. 283 – Коростенське відділення Київського ЖПУЗ; ф. 284 – Лубенське відділення Московсько-Київського ЖПУЗ; ф. 285 – Фастівське відділення Київського ЖПУЗ; ф. 287 – Бердичівське відділення Київського ЖПУЗ; ф. 309 – Харківське ЖПУЗ; ф. 310 – Харківське відділення Харківського ЖПУЗ; ф. 311 – Чугуївське відділення Харківського ЖПУЗ; ф. 312 – Слов'янське відділення Харківського ЖПУЗ; ф. 330 – Полтавське відділення Кременчуцького ЖПУЗ; ф. 341 – Одеське ЖПУЗ; ф. 344 – Вознесенське відділення Одеського ЖПУЗ;

¹ Нами використано друге (1825-1881 роки випуску – 55 томів) та третє видання (з 1881 до 1913 року випуску – 33 томів), загальна кількість вміщених у цих виданнях нормативно-правових актів складає понад 100 тисяч одиниць.

ф. 363 – Штаб воєнного генерал-губернаторства Галіції і його відділень; ф. 365 – Жандармські установи Тимчасового військового генерал-губернаторства Галичини; ф. 907 – Катерининське ЖПУЗ; ф. 1554 – Кременчуцьке ЖПУЗ; ф. 1677 – Дебальцевське відділення Катерининського ЖПУЗ; ф. 268 – Південне охоронне відділення; ф. 276 – Південно-Західне районне охоронне відділення; ф. 286 – Черкаське жандармське поліційне відділення залізниць. У названих фондах розміщено розшукові циркуляри Департаменту поліції, циркуляри, розпорядження та інструкції Департаменту поліції, ділове листування, анотовані звіти, рапорти, аналітичні записки та зведені дані службовців різного рівня про заходи боротьби з попередження страйків на залізницях, результати політичної перевірки робітників і службовців залізничного транспорту, матеріали веденні агентурного спостереження за діяльністю залізничних спілок і товариств, пасажирями, установами та організаціями пов'язаними із залізницею.

Для уточнення кадрового складу та формуванням особового складу ЖПУЗ залучено службові видання: «Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов» та «Списки общего состава чинов Отдельного корпуса жандармов», за якими було прослідковано кількісні та якісні зміни особового штату транспортної жандармерії залізниць України та уточнено статистику національно-релігійної приналежності офіцерського штату ЖПУЗ та ЖПВЗ українських губерній.

Використано у роботі і так звані “его-джерела”, серед яких вагоме значення мають мемуари вищих посадових осіб держави та жандармсько-поліційних органів – В. Джунковського, Л. Герасимова, О. Керенського, А. Лопухіна, А. Спірідовича. Попри певний суб'єктивізм, мемуарах названих авторів використано не тільки особисті спогади, а й листування, копії офіційних документів, вирізки газет, статистичні дані, їхній аналіз та коментар.

У підрозділі 1.3 *«Теоретико-методологічні засади дослідження»* розкрито понятійний апарат і підходи роботи. Під час розробки теми дисертації враховано відповідні методологічні принципи, що забезпечили послідовність і системність наукової студії, практичне пізнання об'єкта. Теоретичною базою дослідження став системний підхід, реалізований на основі загальноприйнятих у сучасній українській історичній науці принципів історизму, багатовимірності, об'єктивності, всебічності. Для вирішення визначених завдань застосовано загальнонаукові, спеціально-історичні методи та методи суміжних наук.

У даному підрозділі методами дефініцій визначено поняття «управлінського апарату інституцій Окремого корпусу жандармів», зокрема «жандармських поліційних управлінь залізниць».

Застосована методологія дозволила висвітлити означену тему та запропонувати власні висновки, а представлені у дисертації підходи, принципи і методи дослідження зумовили структуру роботи, логіку викладу матеріалу, науковість результатів.

Другий розділ **«Транспортна жандармерія українських губерній Російської імперії»** складається з трьох підрозділів, у яких з'ясовано етапи

розвитку жандармських органів, розкрито організаційно-структурні та кадрові аспекти досліджуваного інституту держави.

У підрозділі 2.1. *«ЖПУЗ України в системі ОКЖ Росії: етапи розвитку та організаційно-правові засади діяльності»* коротко охарактеризовано світовий і зокрема російський досвід в організації органів таємної поліції, а також визначено специфіку українських губерній, що вплинула на утворення на їх території жандармських поліцейських управлінь залізниці.

Загалом нами виокремлено шість етапів: у розвитку інституту транспортної жандармерії 1) 1792–1826 рр. – існування різних поліцейських та військових підрозділів за відсутності єдиного централізованого управління ними; 2) 1826–1844 рр. – формування та розбудова Корпусу жандармів (з 1836 р. – Окремий корпус жандармів), підпорядковування йому майже всіх (за винятком гвардійського напівескадрону) жандармських частин і залізничних поліцейських управлінь; 3) 1844–1867 рр. – поступове виділення та оформлення транспортної жандармерії у окремий воєнізований жандармсько-поліцейський підрозділ в системі МВС; 4) 1867–1906 рр. – юридичне закріплення правового статусу транспортної жандармерії в системі правоохоронних органів імперії; розширення повноважень ЖПУЗ; 5) 1906–1914 рр. – подальше розширення агентурних функцій транспортної жандармерії в умовах ускладнення внутрішньополітичної ситуації в Російській імперії протягом 1905–1907 рр., кількісне збільшення штату постійних і додаткових таємних агентів (з 1910 р.); 6) 1914–1917 рр. – кількісне зростання штату ЖПУЗ та найширші повноваження ЖПУЗ за півстолітній період їхнього існування.

У підрозділі доведено, що виникнення нових управлінь і відділень транспортної жандармерії було напряму пов'язано з будівництвом залізниць в Україні.

На момент ліквідації інституту транспортної жандармерії (у березні – квітні 1917 р.) ЖПУЗ, як у власне Росії, так і в Україні, мали найбільш чисельний штат та найширші повноваження з-поміж усіх структурних підрозділів ОКЖ.

Основні нормативно-правові акти, які визначали структуру, функції, повноваження, механізми діяльності ЖПУЗ викладено у підрозділі 2.2. *«Транспортна жандармерія залізниць українських губерній: загальна характеристика правових засад діяльності її підрозділів»*.

Вироблення нових нормативно-правових актів, якими встановлювалися та регламентувалися нові функції і повноваження ЖПУЗ, було пов'язане з розвитком внутрішньої та зовнішньополітичної ситуації в Російській імперії. У підрозділі виокремлено й охарактеризовано наступні етапи у еволюції законодавства, що регламентувало діяльність транспортної жандармерії: 1827–1866 рр. – установчий етап; 1867–1907 рр. – етап комплексної розробки законодавства про діяльність транспортної жандармерії на залізницях; 1907–1917 рр. – удосконалення та універсалізація нормативно-правової бази.

У підрозділі подано детальну характеристику усім нормативно-правовим актам, що якимось чином стосувалися визначення організаційної структури та штату транспортної жандармерії на залізницях українських губерній. Так,

зазначено, що «Правила о порядке действий чинов Корпуса жандармов по исследованию преступлений» (від 19 травня 1871 р.) та «Правила о необходимых мерах к ограждению общественного спокойствия и безопасности» (від 1 вересня 1878 р.) склали основу превентивної, оперативно-розшукової та поліційно-каральної діяльності ЖПУЗ, визначили коло їх повноважень у сфері забезпечення державної і політичної безпеки. Значні зміни нормативно-правового забезпечення діяльності ЖПУЗ сталися в ході Першої світової війни із затвердженням «Правил перевозки служащих и их семей» (від 17 липня 1914 р.). Низкою окремих підзаконних актів ЖПУЗ були долучені до забезпечення безпеки пересування залізницями осіб імператорської родини та високопосадовців імперії. В цілому ж службовці транспортної жандармерії, окрім основних (штатних) функцій, в залежності від військово-політичної ситуації несли відповідальність за безпечне пересування військових потягів, мали забезпечувати взаємодію з органами контррозвідки на місцях, боротися зі спекуляцією на залізниці, надавали потрібну допомогу біженцям, здійснювали військово-цензурні, філерські, митні функції. тощо.

У підрозділі 2.3. *«Транспортна жандармерія на залізницях України: структурна та регіональна організація, кадровий склад»* розкрито просторово-зональний розподіл і структурне підпорядкування структурних підрозділів ЖПУЗ, що діяли в українських губерніях Російської імперії та на окупованих у роки Першої світової війни землях Галичини і Буковини; з'ясовано принципи формування штату транспортної жандармерії, відтворено соціо професійний портрет службовця цього відомства. На території українських губерній Російської імперії до 1914 р. діяло шість жандармських поліційних управлінь залізниці (Київське, Харківське, Одеське, Катерининське, Кременчуцьке, Московсько-Київське), а протягом 1914-1917 рр. відповідно утворено ЖПУЗ на окупованій російськими військами території Галичини та Північної Буковини «Тимчасове жандармське поліційне управління залізниць у Галіції». Транспортна жандармерія як структурний підрозділ Окремого корпусу жандармів мала централізовану систему: жандармські управління залізниць поділялися на жандармські поліційні відділення залізниць. До управлінського штату ЖПУЗ входили: начальник жандармського залізничного поліційного управління, начальник жандармського залізничного відділення, помічник начальника відділення, ад'ютант управління, вахмістр відділення, таємні агенти. Станом на липень 1914 р. в українських губерніях несли службу 62 генерали і офіцери, 53 вахмістри, 1355 унтер-офіцерів транспортної жандармерії, виконуючи функції, як загальної, так і політичної поліції на залізницях.

Встановлено освітні, фізичні та морально-психологічні вимоги до різних посадових осіб структурних підрозділів транспортної жандармерії в українських губерніях Російської імперії. Опрацьовані джерела дозволили помітно персоналізувати командний склад начальників управлінь ЖПУЗ українських губерній та створити узагальнений соціо професійний портрет вищого командного складу.

Значну увагу приділено питанню матеріального забезпечення, підвищення кваліфікації службовців, а також боротьбі з корупцією, профілактикою порушень, пов'язаних із незаконним використанням службового становища.

Розділ третій **“ЖПУЗ українських губерній Російської імперії: характеристика та напрями діяльності”** складається з чотирьох підрозділів, в яких висвітлено особливості діяльності спеціальних і штатних структурних підрозділів ЖПУЗ.

Особливості роботи підрозділів транспортної жандармерії, що виконували вузько специфічні завдання в українських губерніях розкриті у частині 3.1. *«Підрозділи спеціального призначення у системі транспортної жандармерії»* дисертації. З'ясовано мотиви влади щодо створення у період Першої російської революції високомобільних жандармських загонів, що мали протидіяти страйкам на залізницях, а у разі неможливості його відвернути, зайняти місця залізничників. Такі загони, як правило, закріплювалися за вузловими станціями і мали у своєму розпорядженні екіпажі потягів.

З 1910 р. при ЖПУЗах українських губерній створюються агентурні відділи, що мали досить чисельний штат і здійснювали таємне стеження, як за службовцями самих управлінь, так і працівниками залізничних станцій, машиністами тощо. У підрозділі детально розписані способи вербовки агентів, особливості збору і класифікації агентурних даних, загальна специфіка роботи агентурного відділу.

Нововведенням Київського ЖПУЗ було використання у роботі жандармів службових собак. Останні допомагали як в охороні правопорядку, так і розкритті злочинів.

Підрозділ 3.2. *«Діяльність ЖПУЗ в організації безпеки на залізницях українських губерній Російської імперії»* присвячено характеристиці штатних напрямів діяльності структурних одиниць транспортної жандармерії, їх регіональним особливостям.

У цій частині дисертаційної роботи доведено, що на розширення штатів транспортної жандармерії залізниць протягом другої половини XIX ст. вплинула у першу чергу наростаюча криміногенна ситуація на залізничному транспорті. Описана у підрозділі ситуація з виконанням своїх повноважень жандармськими поліційними управліннями залізниць та їх відділенням переконує, що до початку XX ст. політичні поліційні функції займали другорядне значення, поступаючись охороною вантажів, наглядом за дотриманням пожежної безпеки, добросовісним виконанням службових обов'язків. Опрацьовані нами архівні документи свідчать, що начальники відповідних підрозділів транспортної жандармерії залізниць завжди оперативно реагували на факти крадіжок на підвідомчих їм ділянках залізниць та залізничних районів, однак, варто зауважити, що діяльність військовослужбовців ЖПУЗ не була позбавлена формалізму, халатного ставлення до виконання своїх обов'язків, особливо серед унтер-офіцерського складу.

Найбільш резонансними, що приносили значні збитки, були злочини пов'язані з пограбуванням та розбійними нападами на поштові потяги, котрі перевозили грошову готівку й коштовності державного банку Російської

імперії. Для протидії таким злочинам, жандарми українських губерній залучали воєнізовану охорону, більш детально оглядали потяги у нічний час, анкетували кожного службовця залізниці, збирали інформації про осіб, які проживали у зоні залізничного відчуження, знали графіки руху транспорту.

3.3. *«ЖПУЗ у боротьбі з революційним та українським національним рухами»*. Дані фонду Київського ЖПУЗ, наприкінці XIX – початку XX ст., засвідчують, що саме службовці залізниць українських губерній були одними із найбільш активних учасників революційних гуртків.

Описано застосування превентивних та оперативно-ліквідаційних заходів різних ЖПУЗів щодо страйкового, революційного рухів, дізнання і розслідування по виявленню агітаторів, складів забороненої літератури, ліквідація шляхів її транспортування, розповсюдження. Опрацьовані нами фонди ЖПУЗ українських губерній свідчать, що особливий нагляд за проживаючими у зоні залізничного відчуження та працівниками залізничних майстерень жандарми здійснювали також і у періоди революційних хвилювань в Європі (страйки, мітинги, демонстрації), повідомлення про які могло слугувати приводом до початку масових страйків у Російській імперії.

Важливе місце у боротьбі з революційним та українським національним рухом займала ефективна організація та забезпечення діяльності таємних агентів-інформаторів, зокрема своєчасне інформування ними керівництва ЖПУЗ про підготовку терористичних актів.

Для поліпшення обізнаності військовослужбовцями транспортної жандармерії у заборонених до ввозу видань із-за кордону, у жандармських залізничних відділеннях формувалися спеціальні списки та фонди заборонених цензурою книг. Серед заборонених видань зазначались роботи українськомовних видань, надрукованих “кулішівкою”.

У підрозділі 3.4. *«Особливості діяльності ЖПУЗ у роки Першої світової війни (1914–1917 рр.)»* висвітлено особливості функціонування транспортної жандармерії впродовж 1914–1917 рр.

Значну увагу приділено діяльності ЖПУЗ Тимчасового військового генерал-губернаторства Галичини, специфічним функціям, якими були наділені його службовці. Загальна кількість командированих у ці райони військовослужбовців жандармсько-поліційного відомства становила 1800 чинів. Вони мали вести не тільки правоохоронну, але й контррозвідувальну, антидиверсійну діяльність, співпрацювати з армійським командуванням у справі перевезення військових вантажів та особового складу військ, сприяти утвердженню російських порядків на окупованій території.

Для всіх ЖПУЗ, що функціонували в українських губерніях, в умовах війни особливе значення мала організація безпеки на залізницях, що відігравало важливе стратегічне значення при постачанні боєприпасів, провіанту, особового складу військових частин залізницею на фронт з тилу, евакуації поранених та важливих установ і підприємств. Не менш важливим було унеможливити ворожі диверсії, особливо у прифронтовій зоні.

Восени 1914 р. в українських губерніях з'явилися перші біженці, їх число не було занадто великим, але активізація воєнних дій, наступи та відступи

військ мали своїм наслідком зосередження на залізничних станціях значної маси біженців з фронтових та прифронтових зон, що у свою чергу ускладнювало діяльність працівників залізниць, службовців залізничних станцій, підрозділів транспортної жандармерії. З липня 1915 р. проблема біженців набула загальнодержавного характеру і потребувала нових шляхів вирішення. Так, у цей період жандарми ЖПУЗ надавали необхідну допомогу в організації перевезення біженців, їх розміщення на залізничних станціях; забезпечували надійну охорону пунктів їхнього харчування та контролювали належну організацію своєчасного забезпечення біженців продовольчим пайком й окропом під час їхнього перевезення підвідомчими залізницями.

У роботі констатовано, що у роки Першої світової війни повноваження військовослужбовців ЖПУЗ були розширені, це обумовило кількісне збільшення особового складу ЖПУЗ українських губерній та їхніх підрозділів, підвищення матеріального й фінансового стимулювання сумлінного виконання ними своїх службових обов'язків.

У **висновках** автором зроблено підсумки проведеного дослідження, узагальнено основні його положення:

- функціонування російської імперської жандармсько-поліційної системи, зокрема інституту транспортної жандармерії залізниць, не має масштабного гранд-наративу. Однак, у дослідженні цієї проблематики все ж можна виокремити три періоди: дорадянський – відзначений суб'єктивністю, але має вагому джерельну цінність; радянський – однобока зосередженість на каральних функціях жандармерії та її боротьбі з більшовицькою партією; сучасний – відзначений різноманіттям наукових студій, в яких одначе, транспортній жандармерії в українських губерніях Російської імперії, присвячено недостатньо уваги..

- джерельна база наукової роботи, яка складається з архівних матеріалів, опублікованих документів, спогадів і мемуарів сучасників, є репрезентативною, має високий рівень інформативності та достовірності, розкриває всі аспекти досліджуваної теми;

- застосування системного підходу та загальнонаукових і спеціально історичних методів дозволило відтворити специфіку діяльності ЖПУЗ в українських губерніях Російської імперії.

- **визначено** шість основних етапів становлення та розвитку транспортної жандармерії на залізницях України: 1844 – 1867 рр. – поява залізничної поліції (жандармські ескадрони або окремі залізничні команди) у відомстві міністерства шляхів сполучень; 1867 – 1873 рр. – виокремлення в окремий воєнізований підрозділ в системі ОКЖ та поява перших підрозділів на залізницях України; 1873 – 1887 рр. – нове організаційне оформлення, кадрове та правове забезпечення. Перетворення транспортної жандармерії залізниць у загальноімперський інститут правоохоронної системи; 1887–1905 рр. – удосконалення нормативно-правового регулювання діяльності, кількісне збільшення ЖПУЗ та ЖПВЗ на залізницях України; 1905–1914 рр. – надано функції політичного дізнання, впроваджено більш жорсткі умови для прийому проходження служби в ОКЖ, зокрема ЖПУЗ; створено нові структурні

підрозділи (загони швидкого реагування, таємна агентура, кінологічна служба); 1914–1917 рр. – значно розширено особовий штат та повноваження відповідно до умов військового часу.

- **Розкрито** особливості кадрового забезпечення підрозділів транспортної жандармерії залізниць України. За 49 років свого функціонування (1868-1917 рр.) кадровий склад ЖПУЗ та ЖПВЗ в Україні зріс з 155 до 1768 військовослужбовців, серед яких 96 офіцерів. Для кар'єрного зростання у підрозділах транспортної жандармерії залізниць важливе значення мало стаж військової служби, освітній рівень, віросповідання та соціальне походження, так як «іновірців» та «інородців» часто автоматично ідентифікували як політично неблагонадійних. Серед 185 офіцерів ОКЖ, що проходили службу в ЖПУ та ЖПВ залізниць України з 1900 – 1915 р. було 8 лютеран, 1 мусульманин, всі інші – 176 особи – православного віросповідання.

Прослідковано взаємодію підрозділів транспортної жандармерії залізниць України з іншими правоохоронними та державними інституціями Російської імперії. З метою підвищення ефективності з організації безпеки на залізницях, у зонах залізничного відчуження та виконання інших завдань військовослужбовці ЖПУЗ та ЖПВЗ активно співпрацювали з губернськими жандармськими управліннями, місцевою адміністрацією, у тому числі безпосередньо з губернаторами, керівництвом регулярних військових частин, керівництвом залізничного батальйону, органами поліції на місцях, охоронними відділеннями, прокурорським наглядом. Таке широке коло взаємодії мало на меті покращення мобільності та ефективності проведення затримання, розслідування й дізнань правопорушників та зловмисників, заходів по боротьбі з революційним та наростаючим українським національно-визвольним рухом.

- **Охарактеризовано** напрями, та виявлено особливості діяльності жандармських поліцейних управлінь залізниць України та підконтрольних їм жандармських поліцейних відділень залізниць. За роки функціонування інститут транспортної жандармерії залізниць трансформувався з поліцейного підрозділу з виключно наглядовими функціями у найбільш чисельний підрозділ ОКЖ з надзвичайно широкими повноваженнями. Серед яких ми виділили: забезпечення дотримання правопорядку пасажирами на залізничних станціях, дотримання правил поведінки у потягах; здійснення паспортного контролю; боротьбу зі злочинністю та вжиття заходів по попередженню злочинів; організацію безпеки транспортування державних коштів залізницями Російської імперії; охорону стратегічно важливих споруд у зоні залізничного відчуження; контроль за кадровим складом робітників залізниць та залізничних майстерень; забезпечення безпеки руху й охорона імператорських потягів; боротьбу та попередження страйків робітників залізниць; боротьбу з революційним рухом, зокрема з українським національно-визвольним; попередження терористичних актів на залізниці; цензурний контроль за ввезенням революційної та неблагонадійної літератури; у разі необхідності залучення воєнізованої охорони та детальний огляд потягів у нічний час; особистий контроль службовців залізниць та залізничних майстерень; збір інформації про осіб, що проживали у зоні залізничного відчуження, проведення

«чистки» неблагонадійних. У період Першої світової війни до вищезазначених функцій додалися: забезпечували безпечне пересування військових і цивільних потягів, перевезення військових вантажів, боєприпасів, провіанту, особового складу військових частин, евакуацію поранених, важливих установ і підприємств; безперебійного функціонування важливих центрів залізничного сполучення, вузлових станцій воєнного стратегічного значення, якими були губернські центри та великі міста фронтової, прифронтової й тилової зон; нагляд за дотриманням правил пожежної безпеки при перевезенні вантажів; евакуацію вантажів особливого призначення, особового складу ОКЖ та їхніх родин, контроль за цілісністю евакуйованого майна, таємницю військових перевезень; внутрішній контроль за службовцями залізниць та неблагонадійними, що проживали в підконтрольному районі; надання необхідної допомоги біженцям щодо перевезення, розміщення на залізничних станціях й охорону пунктів їхнього перебування, своєчасне надання продуктів і речей першої необхідності; нагляд за санітарно – епідеміологічною ситуацією; мобілізаційні набори; попередження страйків; боротьбу зі спекуляцією; взаємодію з органами контррозвідки на місцях, зокрема встановлення стеження у залізничних районах за підозрюваними у шпигунстві особами та за іноземними філерами, протидію агентурі противнику фронтової та прифронтової зонах.

Інститут транспортної жандармерії залізниць відігравав вагомую роль не лише у правоохоронній, але й у економічній та політичній системах Російської імперії, так як забезпечував безперебійне функціонування залізниць, що з другої половини XIX ст. набули стратегічно важливого значення. Завдяки злагодженій діяльності військовослужбовців ЖПУЗ та ЖПВЗ України неодноразово було попереджено терористичні акти, здійснено своєчасну евакуацію населення та установ у ході воєнної кампанії, надано своєчасну військову підтримку фронту. Разом з тим, як показує історія доволі часто жандармами керували меркантильні інтереси, що значно знижувало ефективність роботи та дискредитувало в очах населення всю систему ОКЖ.

На момент ліквідації інституту транспортної жандармерії (у березні – квітні 1917 р.), ЖПУЗ України, як структурні підрозділи транспортної жандармерії залізниць Російської імперії, мали найбільш чисельний штат та найширші повноваження з-поміж усіх структурних підрозділів Окремого Корпусу жандармів, включаючи 6 жандармських поліцейних управлінь залізниць, серед яких Київське за кількістю особового складу та підконтрольною зоною входило до трійки найбільших ЖПУЗ Російської імперії.

Ліквідація інституту транспортної жандармерії залізниць (березень-квітень 1917 р.) мала своїм наслідком розгул злочинності та часті перебої у функціонуванні залізниць, як в Україні, так і у самій Росії.

Таким чином, транспортна жандармерія залізниць в Україні упродовж другої половини XIX – початку XX ст. оформилась як складова єдиної загальноімперської централізованої жандармсько-поліцейної системи правоохоронних органів, відігравши важливу роль в організації не лише залізничної а й загальнодержавної безпеки, забезпечуючи дотримання правових норм і захист непорушності засад самодержавного устрою Російської імперії.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ АВТОРА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Вергун С. І. Жандармські поліцейні управління залізниць в українських губерніях Російської імперії в умовах реформувань 60-х рр. XIX ст. / С.І. Вергун, І. А. Коляда // Науковий вісник національного університету ім. Лесі Українки. Луцьк, 2012 р. – С. 28–33.
2. Вергун С. І. Транспортна жандармерія доби «Великих реформ» у Російській імперії / С. І. Вергун // Гуржіївські історичні читання. Черкаси: ЧНУ ім. Б.Хмельницького, 2013. – Вип. 6. – С. 348 – 354.
3. Вергун С. І. Транспортна жандармерія: до історії становлення поліцейних управлінь залізниць у Російській імперії / С.І. Вергун, І. А. Коляда// Гілея науковий вісник, К.: Гілея, 2013. – Вип.68 – С.15-21.
4. Вергун С. І. Транспортна жандармерія українських губерній у роки Першої світової війни / С. Вергун // Науковий журнал. Вісник аграрної історії. К.: видавництво НПУ ім. М.П. Драгоманова 2015, випуск 10. – С.200 – 205.
5. Вергун С. І. Жандармські поліцейні управління залізниць в Україні: історія становлення кінологічної служби на початку XX ст. / С. І. Вергун// Науковий вісник національного педагогічного університету ім. М. П. Драгоманова. К.: видавництво НПУ ім. М.П. Драгоманова, 2015, серія 6, Вип. 13. – С.160 – 165.
6. Вергун С. І. Транспортна жандармерія українських губерній і проблема біженців у роки Першої світової війни / С. Вергун // Український історичний збірник. К. – 2015 Вип. 18 – С.195–204.
7. Вергун С. І. ЖПУЗ українських губерній у роки Великої війни: організація евакуації та транспортування воєнних вантажів / С. І. Вергун // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. К. – 2016 Вип.25 – С. 181–189.
8. Вергун С. І. Фастівське жандармське поліцейне відділення залізниць в системі спеціальних правоохоронних органів міст України у період капіталістичної модернізації / С. І. Вергун // Український історичний збірник. К. – 2017 Вип.19 – С. 111–124.
9. Вергун С. І. Корупція у діяльності транспортної жандармерії залізниць України (друга половина XIX — початок XX ст.) / С. І. Вергун // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – 2017. – Вип. 26. – С. 26–33.
10. Вергун С. І. Транспортна жандармерія залізниць України у системі окремого корпусу жандармів Російської імперії: етапи становлення розвитку та організаційно-правові засади діяльності / С. І. Вергун //Український історичний журнал. – 2017. – № 3 – С.83–104.

АНОТАЦІЯ

Вергун С. І. Жандармські поліцейні управління залізниць України: організаційні основи та регіональні аспекти діяльності (1868-1917 рр.) – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук зі спеціальності 07.00.01. – історія України. – Інститут історії України. Національна академія наук України. – К., 2017.

У дисертації на основі опрацювання архівних матеріалів та великого масиву опублікованих та неопублікованих джерел досліджено функціонування інституту транспортної жандармерії залізниць України. Визначено основні етапи становлення жандармських поліцейних управлінь залізниць (ЖПУЗ) та підконтрольних їм жандармських поліцейних відділень залізниць (ЖПВЗ) в Україні, зміни їх службових повноважень відповідно до внутрішньополітичного становища країни. Встановлено особливості кадрового забезпечення інституції. Досліджено джерела фінансування створення нових ЖПУЗ на залізницях України. Визначено, що у підпорядкуванні транспортної жандармерії залізниць для підвищення рівня безпеки у різні періоди функціонували спецпідрозділи: кінологічна служба, високомобільні загони швидкого реагування на залізницях, агентурний відділ. У роки Першої світової війни військовослужбовці ЖПУЗ отримали найбільш широкі повноваження за весь час існування інституту, а кадровий штат транспортної жандармерії залізниць був найчисельнішим серед усіх підрозділів ОКЖ.

Транспортна жандармерія залізниць протягом 49 років свого функціонування на залізницях українських губерній відігравала важливу роль у правоохоронній системі Російської імперії. Жандарми ЖПУЗ та ЖПВЗ неодноразово попереджали терористичні акти на залізницях та у зонах залізничного відчуження.

Ключові слова: жандармські поліцейні управління залізниць України, жандармерія, окремий корпус жандармів, безпека на залізничному транспорті, правоохоронна система.

АННОТАЦИЯ

Вергун С. И. Жандармские полицейские управления железных дорог Украины: организационные основы и региональные аспекты деятельности (1868-1917 гг.) – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.01. – история Украины. – Институт истории Украины. Национальная академия наук Украины. – К., 2017.

В диссертации на основе обработки архивных материалов и большого массива опубликованных и неопубликованных источников исследованы функционирования транспортной жандармерии железных дорог Украины. Выделены основные этапы становления жандармских полицейских управлений железных дорог (ЖПУЖД) и подконтрольных им жандармских полицейских отделений железных дорог (ЖПОЖД) в Украине, изменения их служебных

полномочий в соответствии с внутривластным положением страны. Установлены особенности кадрового обеспечения. Исследованы источники финансирования для создания новых ЖПУ на железных дорогах Украины. Определено, что в подчинении транспортной жандармерии железных дорог для повышения уровня безопасности в разные периоды, функционировали спецподразделения: кинологическая служба, высококомандные отряды быстрого реагирования на железных дорогах, агентурный отдел. В годы Первой мировой войны военнослужащие ЖПУЖд получили наиболее широкие полномочия за все время существования института, а кадровый штат транспортной жандармерии железных дорог был самым многочисленным среди всех подразделений ОКЖ.

Транспортная жандармерия железных дорог в течение 49 лет своего функционирования на железных дорогах украинских губерний играла важную роль в правоохранительной системе Российской империи. Жандармы ЖПУЖд и ЖПОЖд неоднократно предупреждали террористические акты на железных дорогах и в зонах железнодорожного отчуждения.

Ключевые слова: жандармские полицейские управления железных дорог Украины, жандармерия, отдельный корпус жандармов, безопасность на железнодорожном транспорте, правоохранительная система.

SUMMARY

Verhun S.I. Gendarme police department of railways of Ukraine: organizational foundations and regional aspects of activities (1868 – 1917)

Thesis for the degree of Candidate of Historical Sciences, Specialty 07.00.01 – History of Ukraine. – Institute of History of Ukraine at the National Academy of Sciences of Ukraine, Kyiv, 2017.

Based on the archive materials and a large array of the published and unpublished sources, this dissertation investigates the functioning of the institute of the railway transport gendarmerie of Ukraine. The main stages of development of the railway gendarme police offices (RGPO) and railway gendarme police departments (RGPD) in Ukraine as well as changes of their official responsibilities in accordance with the domestic political situation are determined. It is shown, that gendarmes were responsible for the keeping of rules by the passengers on the railway stations, adherence to the rules of conduct in the trains, passport control, combating organised crime and taking measures for crime prevention, ensuring a transportation security of state treasury by the railway of the Russian empire, safeguarding strategically important buildings in the railway exclusion zone, control after staffing of railway and railway workrooms, providing transportation safety and safeguarding of emperor's trains, combating and prevention of strikes of railway workers, fight against revolutionary movements, in particular Ukrainian national liberation movement, terrorism prevention on the railway, censorship control after an import of revolutionary and unreliable literature, if necessary engagement of the militarized guard as well as examination of trains in the night-time.

The railway transport gendarmerie played an important role not only in the law enforcement system, but also in the economic and political systems of the Russian empire, since it ensured the uninterrupted functioning of railway with the strategic importance.

Moreover, the special features of the institute's staffing are identified. Financing sources for creation of new RGPO on the Ukrainian railway are investigated. Following special departments were working under supervision of the railway transport gendarmerie in different periods of time in order to increase the security level: cynology drug service, highly mobile quick-response groups on the railway and intelligence department.

During the first World War, RGPO servicemen got the largest responsibilities in the institute's history and the number of personnel was the largest among all structural subdivisions of the Special Corps of Gendarmes.

Over 49 years of functioning on the railway of Ukrainian provinces, the railway transport gendarmerie has played an important role in the law enforcement system of the Russian empire.

At the moment of liquidation of the institute of the railway transport gendarmerie (March - April 1917), RGPO of Ukraine as the structural subdivisions of the railway transport gendarmerie of the Russian empire had the largest number of personnel and the widest responsibilities among all structural subdivisions of the Special Corps of Gendarmes. It included six railway gendarme police offices and the Kyiv office belonged to the largest three RGPO of the Russian empire.

Key words: Gendarme police department of railways of Ukraine, gendarmerie, separate corp of gendarmes, security of the railways, the law enforcement system.