

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ

ІНСТИТУТ ІСТОРІЇ УКРАЇНИ

На правах рукопису

УДК94(477):351.742 «1868/1917» (043.3)

ВЕРГУН СЕРГІЙ ІВАНОВИЧ

**Жандармські поліційні управління залізниць України: організаційні
основи і регіональні аспекти діяльності (1868 – 1917 рр.)**

07.00.01 – історія України

Дисертація на здобуття наукового ступеня

кандидата історичних наук

Науковий керівник:
РЕЄНТ ОЛЕКСАНДР
ПЕТРОВИЧ
доктор історичних
наук, професор,
член-кореспондент
Національної Академії
Наук України

Київ – 2017

ЗМІСТ

Анотація

Перелік умовних скорочень	3
Вступ	4
Розділ 1. Історіографія джерела та методи дослідження	10
1.1. Стан наукової розробки проблеми	10
1.2. Джерельна база дослідження	28
1.3. Теоретико-методологічні засади дослідження.....	38
Розділ 2. Транспортна жандармерія українських губерній Російської імперії.....	44
2.1. ЖПУЗ України в системі ОКЖ Росії: етапи розвитку та організаційно-правові засади діяльності	44
2.2. Транспортна жандармерія залізниць українських губерній: загальна характеристика правових засад діяльності її підрозділів	73
2.3. Транспортна жандармерія на залізницях України: структурна та регіональна організація, кадровий склад.....	90
Розділ 3. ЖПУЗ українських губерній Російської імперії: характеристика та напрямки діяльності	115
3.1. Підрозділи спеціального призначення у системі транспортної жандармерії	115
3.2. Діяльність ЖПУЗ в організації безпеки на залізницях українських губерній Російської імперії	129
3.3. ЖПУЗ у боротьбі з революційним та українським національним рухами.....	145
3.4. Особливості діяльності ЖПУЗ у роки Першої світової війни (1914–1917 рр.)	163
Висновки	186
Список використаних джерел та літератури	193
Додатки.....	246

АНОТАЦІЯ

Вергун С. І. Жандармські поліційні управління залізниць України: організаційні основи та регіональні аспекти діяльності (1868 – 1917 рр.) – кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук (доктора філософії) за спеціальністю 07.00.01 – історія України. – Інститут історії України НАН України, Київ, 2017.

Зміст анотації

Поява залізничного транспорту ознаменувала собою початок нової епохи у соціально-економічній, військово-стратегічній та інших галузях. Велика концентрація людей та капіталів вимагали організації посилених заходів безпеки на залізницях. На залізницях Наддніпрянської України, питаннями безпеки займалася спеціально створена інституція – Транспортна жандармерія залізниць.

Інститут транспортної жандармерії залізниць відігравав вагомий роль не лише у правоохоронній, але й у економічній та політичній системах Російської імперії, так як забезпечував безперебійне функціонування залізниць, що беззаперечно з другої половини XIX ст. набули стратегічно важливого значення. Завдяки злагодженій діяльності військовослужбовців ЖПУЗ України неодноразово було попереджено терористичні акти, здійснено своєчасну евакуацію населення та установ у ході воєнної кампанії, надано своєчасну військову підтримку фронту.

Внутрішньо-політичне життя сучасної України відзначене активним залученням до суспільних подій підрозділів МВС, покликаних забезпечувати безпеку та громадський порядок зокрема на залізницях. Вивчення роботи транспортної жандармерії залізниць в українських губерніях Російської імперії дозволяє доповнити наукові знання щодо особливостей функціонування охоронно-каральних органів різних регіонів, 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, умовами її робітників, протидії національним, опозиційним рухам.

Наукова новизна отриманих результатів зумовлена змістом і сукупністю поставлених завдань та шляхами їх розв'язання. У дисертації вперше в українській історичній науці здійснено спробу комплексного дослідження становлення та функціонування інституту транспортної жандармерії залізниць України. У науковий обіг уведено ряд невідомих досі архівних матеріалів. Здійснено комплексний аналіз діяльності транспортної жандармерії залізниць України. Розглянуто напрямки та регіональні аспекти діяльності транспортної жандармерії залізниць України. Вивчено діяльність підрозділів транспортної жандармерії залізниць України у роки Першої російської революції та Першої світової війни. Встановлено поступове розширення повноважень ЖПУЗ, зростання їх ролі у забезпеченні стабільного функціонування залізничного сполучення.

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

У дисертації виділено три періоди історіографії проблеми: дорадянський – відзначений суб'єктивністю, але має джерельну цінність. Радянський: характеризується прямою залежністю від напрямку внутрішньополітичного курсу країни. Період державної незалежності України відзначений розширенням проблематики досліджень та спробами здійснити комплексний аналіз наукових напрацювань попередніх років. На основі вивчення джерел відтворено особливості процесу становлення та діяльності транспортної жандармерії залізниць у Російській імперії другої половини XIX – початку XX ст..

У ході дослідження визначено шість основних етапів становлення та розвитку транспортної жандармерії на залізницях України: 1844 – 1867 рр.: поява залізничної поліції 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. Перетворення транспортної жандармерії залізниць у загальноімперський інститут правоохоронної системи; 1887 – 1905 рр. удосконалення нормативно-правового регулювання діяльності, кількісне збільшенням 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 (GPDR); створено нові структурні підрозділи; 1914 – 1917 рр.: значно розширено особовий штат та повноваження відповідно до умов військового часу.

Нами 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. Охарактеризовано напрямки, та виявлено особливості діяльності жандармських поліцейних управлінь залізниць України. За роки функціонування інститут транспортної жандармерії залізниць трансформувався з поліцейного підрозділу з наглядовими функціями у найбільш чисельний підрозділ ОКЖ з надзвичайно широкими повноваженнями. Серед яких: 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 ці функції було розширено.

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.

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

SUMMARY

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

The thesis for the degree of Candidate of Historical Sciences (doctor of philosophy), specialty 07.00.01 – history of Ukraine. - NASU Institute of History of Ukraine, Kyiv, 2017.

The Content of summary.

Emergence of railway transport have ushered a beginning new era in the social and economic, military-strategic and other fields. The great concentration of people and capital required the organization of tightened security on the railways. On the railways of the Dnieper Ukraine the specially established organization, Transport Gendarmerie of Railways, was engaged in security issues.

Transport Gendarmerie of Railways was essential not only in law enforcement, but also in the economic and political systems of the Russian Empire. It provided enduring function of the railways, which had become strategically important from the second half of the nineteenth century. In response to well co-ordinated activity of Ukrainian RGPD military personnel, terrorist acts were repeatedly prevented, timely evacuations of the population and institutions during the military campaign were made, and on-time military support was provided to the front.

The domestic political life of modern Ukraine is marked by the active involvement of subdivisions of the Ministry of Internal Affairs in public events. They are called for securing safety and civil order especially on the railways. The study of the work of the transport gendarmerie of railways in the Ukrainian provinces of the Russian Empire permits to supplement the scientific knowledge about the peculiarities of the operation of the security and punitive organs of different regions and get a whole picture of the policy of imperial government in the field of stable and safe operation of the strategic transport sector. It also brings

to the new space of the comprehension of the place and role of imperial special organs on monitoring the work of the railroad, the mentality of its workers, and countermeasures national opposition movements.

The scientific novelty of the attained results is due to the content and complex of tasks and the ways of their solution. An attempt is made to comprehensive research of the formation and operation Transport Gendarmerie of Ukrainian Railways in the thesis for the first time in the Ukrainian historical science. In the scientific circulation, it is introduced many previously unknown archive materials. A comprehensive analysis of the activity of the transport gendarmerie of railways of Ukraine is carried out. The directions and regional aspects of activity of transport gendarmery of railways of Ukraine are considered. The activity of transport gendarmerie subdivisions of Ukrainian railways in the years of the First Russian Revolution and the First World War is studied. The gradual extension of the powers of the RGPD the growth of their role in ensuring the stable functioning of the railway service are established.

The practical value of the research paper consists of the possibility to use its data and conclusion for the further scientific treatment of different aspects of the Russians autocracy guards-punitive policy history, for the creation of the syntactic works for the history of Ukraine, for the development and teaching of the special courses in the university.

There are three historiographic periods of the problem distinguished: pre-Soviet, which is determined by the subjectivity, but, by the way, it has the source-value. Soviet, which is characterized by the direct dependence on the countries domestic policy direction. The Ukrainian's state independence period is marked with the problems research enlargement and with the attempts to make the complex analysis of the scientific works of the previous time. Based on the sources study the features of the process of incipience and activities of railway transport gendarmerie in the Russia Imperia of the second half of the XIX – early XX are reproduced.

During the study there were six main stages of the incipience and activities of railway transport gendarmerie in Ukraine determined: 1844 – 1867: emergence of the railway police in the department of the ministry of thoroughfares; 1867 – 1873: separation to the single militarized unit in the system of the Special Corps of Gendarmes and appearance of the first subdivisions on the Ukrainian railway; 1873 – 1887: conversion of the railway transport gendarmerie to the empire-wide institute of the law enforcement system; 1887 – 1905: improvement of the activity legal regulation, quantitative enlargement of RGPD and RGPS on the Ukrainian railway; 1905 – 1914: it has got the political inquiry function, there were more tough conditions for the entrance to the Special Corps of Gendarmes, in particular – to the GPDR implemented; the new structural departments were created; 1914 – 1917: the staff number and powers according to the wartime conditions were expanded.

We traced interactions of transport gendarmerie divisions of Ukrainian railways with others law and state institutions of the Russian Empire. In order to improve the effectiveness of security organization on railways, in areas of railway exclusion and execution of others tasks, militaries of RGPD and RGPS actively cooperated with governorate`s gendarmerie departments, local administrations, including directly with the governors, commanders of regular military units, heads of the railway battalions, local police departments, security departments, prosecutor's supervision. We described directions and revealed peculiarities of functioning of gendarme police departments railways in Ukraine. Over the years, the institute of transport gendarmerie railways has been transformed from a police unit with surveillance (patrol) functions to the most numerous division of OKG with extremely wide powers. Including: implementation of the law enforcement by passengers at railway stations; observance of conduct rules in trains; passport control; fighting crimes and taking measures to prevent crimes; organization of transportation security of state funds by the railways of the Russian Empire; protection of strategically important buildings in the area of railway exclusion, control over the staffing of railway workers and railway manufactories, ensuring of

traffic safety and guarding of imperial trains; fight and prevention of railroad workers strikes; struggle with the revolutionary movement, in particular with the Ukrainian national liberation movement; prevention of terrorist acts on the railway; censorial control over the importation of revolutionary and suspicious literature; involving of paramilitary guard in case of necessity and detailed trains inspection at night; personal control of employees of railways and railway manufactories; collection of information about persons living in the railway exclusion zone; conducting of unreliable persons elimination. These functions were expanded after the World War I.

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), RGPD 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 RGPD 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.

Список публікацій здобувача

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

Перелік умовних скорочень

ПЗЗРІ	-	Повне зібрання законів Російської імперії
КВО	-	Київський військовий округ
МВС	-	Міністерство внутрішніх справ
ОКЖ	-	Окремий корпус жандармів
ЖПУЗ	-	Жандармські поліційні управління залізниць
ЖПВЗ	-	Жандармські поліційні відділення залізниць
ПУЗ	-	Поліційні управління залізниць
МШС	-	Міністерство шляхів сполучення
ОЙІВК	-	Особиста його імператорської величності канцелярія
В.	-	Верста
ЦДІАУК		Центральний державний історичний архів України м.Київ

ВСТУП

Розбудова Україною незалежної правової держави супроводжується процесом реформування системи правоохоронних органів, що мають діяти у межах законності. Внутрішньо-політичне життя сучасної України відзначене активним залученням до суспільних подій підрозділів МВС, покликаних забезпечувати безпеку та громадський порядок. Не менш важливим чинником життя нашої держави є адаптування підрозділів МВС до діяльності в умовах моделі ринкової економіки. За умов появи різних форм власності підприємств на залізниці, зростає роль і значення діяльності правоохоронних органів на залізничному транспорті. Ключовим принципом функціонування останніх має стати захист прав і свобод громадян, верховенство закону у їхній повсякденній діяльності. Правоохоронні органи мають залишатися поза політикою, бізнесом та дбати лише про належне виконання своїх функцій щодо захисту суспільного спокою та правопорядку, забезпечення безпеки на залізничному транспорті.

Діяльність правоохоронних органів в Україні має вікову історичну традицію, а тому значного суспільно-політичного та наукового значення набуває вивчення минулого досвіду функціонування транспортної жандармерії в українських губерніях Російської імперії другої половини XIX – поч. XX ст.

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 залізниці 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 залізниці, умонастроями її робітників, протидії національним, опозиційним (поміркованим та радикальним) рухам.

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). Обрана тема в дисертації є складовою загальної науки проблематику зазначеного відділу .

Мета дослідження полягає у комплексному висвітленні організаційно-структурних засад функціонування транспортної жандармерії на залізниці 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 проблеми, 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 напрям та регіональні особливості діяльності жандармських поліцейних управлінь залізниць України;

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

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

Хронологічні межі визначені її тематичною спрямованістю та завданнями й охоплюють період вересня – грудня 1868 р. по березень – квітень 1917 р. Нижня межа обумовлена імператорськими указами про створення Київського ЖПУЗ на Московсько-Київський та Києво-Одеській залізниці (від 29 вересня 1868 р. 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 та терени Галичини і Буковини, окуповані російськими військами під час 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 та шляхами їх 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 України;

- відтворено соціо професійний портрет військовослужбовців транспортної жандармерії залізниць України (від унтер-офіцера до начальника управління), визначені параметри їхнього матеріально-побутового забезпечення;

- розглянуто напрямки та регіональні аспекти діяльності транспортної жандармерії залізниць України;

- вивчено діяльність підрозділів транспортної жандармерії залізниць України у роки Першої російської революції та Першої світової війни;

- встановлено поступове розширення повноважень ЖПУЗ, зростання їх ролі 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;

- шляхи надходжень коштів для запровадження жандармсько-поліцейного нагляду на залізницях.

набули подальшого розвитку:

- практичні результати реалізації законодавчих актів та наслідки діяльності підрозділів транспортної жандармерії залізниць України у правоохоронній сфері;

- дослідження співпраці транспортної жандармерії залізниць України з іншими правоохоронними органами

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

Апробація результатів дослідження Основні положення дисертаційної роботи обговорювалися на засіданнях відділу історії України XIX – початку XX ст. Інституту історії України Національної академії наук України; Результати дослідження були оприлюднені на 7 міжнародних та 6 всеукраїнських конференціях: «Перша світова війна в долях народів Європи та світу» (Ніжин, 18-19 вересня 2014 р.); Всеукраїнська наукова конференція з міжнародною участю (Київ – Черкаси, 25-26 вересня 2014 р.); VII волинська всеукраїнська істоирко-красзнавча конференція (Житомир, 7-8 листопада 2014 р.); П'ята всеукраїнська науково-практична конференція: «Сучасні соціально-гуманітарні дискурси» (Дніпропетровськ, 22 березня 2015 р.); Шості Всеукраїнські драгоманівські читання молодих істориків «Україна в європейській та світовій історії: актуальні проблеми сучасного наукового і освітнього дискурсу» (Київ, 30 жовтня 2014 р.); Міжнародний науковий симпозіум «1915 рік, війна, провінція, людина: українсько-польські акценти» (Харків, 17 квітня 2015 р.); Круглий стіл до 120-річчя від дня смерті М. Драгоманова (21 квітня 2015 р, м. Київ); Актуальні питання та проблеми розвитку сучасної цивілізації: історичні, соціологічні, політологічні аспекти» (Херсон 17-18 квітня 2015 р.); Круглий стіл Т.Г. Шевченко крізь два століття: людина, творець, символ (11 березня 2014 р., Київ); Молодь, освіта, наука, культура і національна свідомість в умовах європейської інтеграції; Всеукраїнська науково-практична конференція (24 квітня 2015 р. Київ); Міжнародна науково-практична конференція (29-30 травня 2015 р., Львів); Круглий стіл Кирило-Мефодіївське товариство: історична спадщина та

сучасність (24 травня 2016 р., м. Київ; Міжнародна наукова конференція «Перша світова війна на Волині» (5-6 липня 2016 р. Маневичі, Костюхнівка); Міжнародна наукова конференція «Іван Франко у творенні української національної ідентичності» (15 вересня 2016 р., м. Київ)

Публікації. Зміст дисертації відображено у 21 публікації. 10 фахових виданнях, визначених переліком ДАК України, 11 – у збірниках наукових праць і матеріалах наукових конференцій.

Структура дисертації зумовлена метою та **Перспективи подальшого дослідження.** Обрана тема є багатоаспектною, наявний фактологічний масив матеріалів у фондах архівів величезний. А тому обсяг і рамки кандидатської роботи не дозволяють у повній мірі, як того б хотілося, відобразити та інтерпретувати весь той матеріал. Тому поставлена нами проблема неодмінно має знайти відображення у більш комплексному дослідженні.

Структура дисертаційного дослідження Тема, об'єкт, предмет і завдання визначили його внутрішню структуру, яка складається з вступу, основної частини (3 розділи та 9 підрозділів), висновків, списку використаних джерел та літератури (на 57 сторінках). Загальний обсяг дисертації 250 сторінок, з яких основного тексту 190 сторінок. Бібліографія містить 483 позиції.

РОЗДІЛ 1

ІСТОРІОГРАФІЯ ДЖЕРЕЛА ТА МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1. Стан наукової розробки проблеми

Сучасна українська історична наука перебуває на новому етапі свого розвитку, адже за часів утвердження державної незалежності України відбулося не тільки переосмислення методів історичного дослідження, відмова від марксистсько-ленінської методології радянського періоду, а й спроба на нових методологічних засадах об'єктивно розглянути історичний процес, події та явища у ньому крізь призму історичного об'єктивізму.

Сучасні процеси реформування радянської командно-адміністративної економічної моделі в соціально-орієнтовану модель економіки незалежної України обумовили нове зростання інтересу дослідників до проблем соціально-економічної історії. Формування за цих умов державних механізмів влади та управління пов'язано з оновленням діяльності і правоохоронної системи.

Формування об'єктивного наративу історичного минулого, продуктивне дослідження будь-якої історичної проблеми не можливе без об'єктивного аналізу теоретичних напрацювань історіографії. Тому сучасний стан розвитку історичної науки в Україні відзначений прагненням дослідників переосмислити існуючі в історіографії оцінки, відмовою від певних стереотипів з проблеми історії жандармсько-поліційної системи в українських губерніях Російської імперії XIX – початку XX ст..

Сучасна українська історіографія дослідження історії жандармсько-поліційної системи Російської імперії відзначена зростаючим інтересом дослідників до висвітлення різних аспектів регіональної історії в діяльності імперських правоохоронних структур та їхніх підрозділів. У цьому контексті ґрунтовне вивчення питання функціонування транспортної жандармерії на

залізницях в українських губерніях у складі Російської імперії (1868-1917 рр.) неможливе без урахування поліваріативних концептуальних підходів до цієї проблематики та аналізу основних історіографічних напрацювань, з'ясування їхнього сучасного стану і перспектив досліджень, виявлення головних тенденцій та напрямків подальшої розробки.

У сучасній українській історичній науці, попри виявлений інтерес до історії правоохоронних органів російського самодержавства, до сьогодні відсутні ґрунтовні дослідження, які б у повному об'ємі висвітлювали питання становлення, розвитку та функціонування інституту транспортної жандармерії на залізниці, її внутрішній механізм, кадрову політику та напрямки діяльності (1868-1917 рр.).

Комплекс проаналізованих нами досліджень включає історіографічні напрацювання українських та зарубіжних дослідників, зокрема, російських, і відповідно до загальноприйнятої періодизації хронологічно поділяється на три основні періоди: дорадянський, радянський та сучасний. Нами також використано ще один підхід до класифікації історіографії, що передбачає їхній поділ на методологічні, фонові, тематичні та спеціальні роботи.

Важливе місце у нашій роботі мав аналіз праць фонового характеру, представлених зарубіжними дослідниками, серед них роботи істориків української діаспори. Так, істориком В. Веригіою проаналізовано основні етапи розвитку історії України кінця XVIII - XX ст., що дозволило розкрити і охарактеризувати загальні риси суспільно-політичного, соціально-економічного і національно-культурного життя українських земель у складі двох імперій. [315]; у роботі Т. Гунчака подано загальні аспекти політичної історії України початку XX ст., зокрема, процес формування та становлення діяльності українських політичних партій та організацій в умовах суспільно-політичних реалій в Російській імперії [330].

Фоновими для нашого дослідження є також фундаментальні праці з історії України, в яких розкрито процеси суспільно-політичного та соціально-економічного життя українських губерній Російської імперії у період з XIX –

початку XX ст. Серед них праці сучасних українських, зарубіжних, та російських дослідників, які розкривають загальну картину тогочасного стану українського суспільства в імперському соціумі, його моральний стан, проблеми, суспільні настрої, ставлення до органів правоохоронної системи Російської імперії, особливо до жандармерії. Авторами таких робіт є відомі вчені сучасного періоду розвитку історіографії: В. Верстюк [316], О. Голобуцький [327], Л. Жванко [343], В. Кулик [327], О. Реєнт [387], В. Литвин [363], І. Міхутіна [372], В. Сарбей [393] та ін..

Новими з погляду концептуальних підходів для нашого аналізу соціально-економічних та суспільно-політичних чинників, що впливали на становлення і формування інститутів жандармерії, зокрема транспортної, є роботи істориків Е. Вілсона, М. Верта. Так, робота британського історика Е. Вілсона «Україна: несподівана нація» є прикладом оригінального ретроспективного викладу історію України. Праця французького історика Н. Верта відзначена новим інструментарієм при характеристиці суспільно-політичної ситуації, особливостей соціально-економічного життя самодержавної Росії, зокрема у розкритті суперечностей та тенденцій її розвитку в умовах суспільно-політичних та соціально-економічних трансформацій у XX ст. [317].

Таким чином, аналіз фонових робіт дозволив нам змодельовати цілісну картину соціальних, політичних та культурологічних процесів, що відбувалися в умовах соціально-економічних та суспільно-політичних трансформацій в українських губерніях Російської імперії на початку XX ст. і визначили особливості умов становлення і діяльності жандармсько-поліційної системи російського самодержавства та її інститутів, зокрема транспортної жандармерії (1868-1917 рр.).

Різноманітність сучасних досліджень різних аспектів з історії України другої половини XIX ст., зокрема адміністративно – поліційної системи Російської імперії в українських губерніях, засвідчує перспективність та актуальність дослідження історії організації та функціонування

жандармсько-поліційних органів. Серед малодосліджених питань з історії України цього періоду залишається вивчення етапів становлення та діяльності структурних підрозділів транспортної жандармерії залізниць, зокрема ЖПУЗ та ЖПВЗ. Проблема функціонування інституту транспортної жандармерії залізниць не тільки в українських губерніях, а і в Російській імперії в цілому у період 1867 – 1917 рр. потребує подальшого вивчення. Незважаючи на те, що в історіографії існує достатньо велика кількість робіт, які висвітлюють діяльність органів поліції Російської імперії, у тому числі й історію ОКЖ, у цих дослідженнях практично відсутнє висвітлення аспектів пов'язаних з діяльністю жандармсько-поліційних управлінь залізниць в українських губерніях імперії.

У той же час без ретельного аналізу історіографії обраної нами проблеми, не можливе повноцінне дослідження інститутів транспортної жандармерії залізниць.

Перші напрацювання з питань становлення та діяльності інститутів жандармсько-поліційної системи залізниць з'явилися ще у дорадянський період, у своїй більшості це були розвідки посадовців поліційно-жандармської системи Російської імперії. Чи не першою тематичною роботою, яка фактично являла собою історичний нарис присвячений розвитку інститутів адміністративно-поліційної системи Росії була праця чиновника з особливих доручень при міністрі Є. Анучіна [308]. Серед тематичних робіт дорадянського періоду варто звернути увагу на доробок таких авторів, як С. Адріанов [291] та І. Висоцький. Складений останнім історичний нарис, присвячений 200-річчю Санкт-Петербурзької столичної поліції, містить в собі цінний документальний матеріал, присвячений становленню та розвитку поліції та її зносинам з органами міського управління та іншими інститутами [392]. Праця М. Каханова розкриває причини та зміст реформи імперської поліційної системи (1906 р.) [325]. А. Лопухін розкрив організаційні принципи побудови усіх структурних підрозділів поліційної системи та обґрунтовував необхідність докорінного

реформування тогочасної жандармсько-поліційної системи Російської імперії [299]. Н. Макон проаналізував еволюцію розвитку поліційного апарату та його повноважень упродовж XIX ст. [366].

Наприкінці XIX – поч. XX ст. значно розширилися функції та коло оперативно-пошукових повноважень правоохоронних органів, причому це стосувалося усіх сфер діяльності, нагляд здійснювався практично у всіх сферах: від політичних партій до окремих осіб та громадських організацій. Така активна робота спеціальних охоронних органів суттєво впливала на внутрішньополітичну ситуацію в країні, однак збільшення кількості актів терору щодо представників вищих ешелонів імперської влади засвідчували наростання негативних суспільних настроїв щодо самодержавства в цілому та його правоохоронної системи. Прогресуюче соціальне невдоволення проти існуючого самодержавного ладу та відповідні дії інститутів правоохоронної системи обумовили те, що політична поліція стала предметом досліджень істориків-поліцейстів (К. Палена [383], І. Снегерьова [399]).

Фактично, розробка наукових проблем, пов'язаних з вивчення історії діяльності політичної поліції у Російській імперії, владою офіційно не заборонялась, але обмежувала висвітлення деяких аспектів цієї проблематики. Тому майже всі наукові напрацювання дослідників імперської доби (до 1917 р.) мали офіційний характер або були присвячені періоду становлення адміністративно-поліційної системи, навіть, у виданнях міністерства внутрішніх справ, специфіка роботи політичної поліції показана досить фрагментарно. Здебільшого ці роботи представлені в ювілейних історичних описах, присвячених певним датам, роковинам з історії поліційної системи. І хоча висвітлення діяльності органів політичної поліції у цих працях є досить фрагментарним і тенденційним, однак цінність цієї групи досліджень історіографії дорадянського періоду полягає, перш за все, у документальній фактологічності оприлюднених матеріалів та наявності біографій представників керівного складу ОКЖ.

Починаючи з 1917 р., завдяки доступу до документів з історії «охранки», у вигляді описів з'явилися перші спроби об'єктивного аналізу діяльності політичної поліції, що знайшло своє відображення у працях таких авторів, як: А. Волков [319], В. Жілінський [344], М. Острогін [381].

У 1920-х рр. вчені-історики отримали доступ до матеріалів раніше засекречених поліційних архівів. Для робіт цього періоду характерним є поглиблення вивчення діяльності органів політичного розшуку та методів їх роботи, але вже з марксистських позицій класового підходу [367].

За оцінкою сучасного російського дослідника П. Казанцева, з кінця 1920-х – поч. 1930-х рр., коли архіви імперської політичної поліції на довгий час переходять до відомства НКВС, дослідження деяких аспектів діяльності органів політичного розшуку стає монополізованим окремими істориками, що представляли карне відомство, а їхні праці відзначались ідеологічною заангажованістю, суб'єктивністю [468]. Більшість робіт з цієї проблематики було пов'язано з вивченням та узагальненням практичного досвіду роботи жандармсько-поліційних органів із забезпечення охорони та безпеки імператорської родини, вищих сановників імперії. За таких умов комплексне та об'єктивне вивчення інституціонального аспекту ОКЖ (організаційна діяльність, методи роботи, еволюція становлення поліційних органів) залишилися поза увагою радянських дослідників цієї проблематики (П. Шуйський [417]; О. Спіридович. [301]).

Із завершенням доби сталінізму (1953 р.) і деякою лібералізацією суспільно-політичного життя, історіографія проблеми жандармсько-поліційної системи Російської імперії отримала поштовх до подальшого розвитку. Головна увага у дослідженнях радянських істориків другої половини 1950-х – середини 1980-х рр. присвячена аналізу системи правоохоронних органів самодержавної Росії у період 1880-1917 рр. у контексті висвітлення питань внутрішньої політики російського самодержавства, розкриттю місця та ролі політичної поліції у державному механізмі захисту непорушності самодержавних засад імперії. Історіографія

цього періоду відзначена появою ряду фундаментальних досліджень, що розкрили важливість жандармсько-поліційних органів у системі самодержавної влади, їхньої ролі у забезпеченні безпеки інститутів держави, представників її верховної влади та у боротьбі з наростаючою радикальною опозицією. Серед них роботи М. Єрошкіна [342] та П. Зайончковського [345], [347], А. Давидовича [331], Р. Мулукаєва [375], [376], І. Оржеховського [380], Л. Тютюнника [480], К. Федорова [426], А. Хохлова [481], Д. Шинджикашвили [415], О. Ярмиша, [424], Ю. Воробйова [321], В. Шелкопляса [413].

Починаючи з періоду «горбачовської перебудови» (1985-1991 рр.) у працях знаних та нових дослідників з'являється раніше не використовуваний фактологічний, архівний матеріал, нові, альтернативні до домінуючого у радянській історіографії марксистсько-ленінського, підходи аналізу проблематики. Серед робіт цього періоду важливе місце посідають роботи: О. Скрипільова [395], Б. Дубенцова [335], В. Дякіна [336], М. Анісімова [303], В. Бурцева [313], Р. Ганеліна [324], Б. Ніколаєвського [377].

Новим етапом у розвитку історіографії є роботи дослідників періоду Української незалежності (1991 р.-сьогодні.), який відзначений розширенням проблематики досліджень, урізноманітненням методологічних підходів, появою значної кількості наукових публікацій, дисертацій, праць, присвячених історії імператорської поліції, характеристиці кадрової політики поліційно-жандармських органів на різних історичних етапах їхнього становлення. Найбільш вагомими для нашого дослідження стали роботи таких сучасних українських та зарубіжних істориків-поліцейстів: А. Борисова [311], праця колишнього зам. начальника Головного управління КДБ СРСР М. Докучаєва, [334], В. Куріцина [289], М. Мавріной [465], Р. Нарбутова [472], З. Перегудової [384], Ч. Рууд [389], С. Сапожнікова [395], М. Сізікова [395], А. Скрипільова [395], С. Степанова [389], колективна робота А. Борисова, М. Деткова, С. Кузьміна [311].

Для історіографії сучасного періоду (поч. ХХІ ст.), є характерним спроба комплексного аналізу на основі альтернативного бачення з використанням сучасних методологічних підходів до вивчення історії жандармсько-поліційної системи російського самодержавства другої половини ХІХ – початку ХХ ст. створити узагальнюючі та енциклопедичні роботи з історії правоохоронної системи російського самодержавства та її спецслужб в Україні, системи МВС Росії. Важливими у цьому контексті для нашої роботи стали такі наукові видання, як української історіографії, зокрема, енциклопедії («Антология сыска» [304], [305], [306]); колективні монографії [320] та монографії в одноавторстві, історичні нариси, наукові студії, наукові праці В. Волковинського [386] В. Молчанова [373] М. Ануфрієва та А. Піджаренка [307], А. Чайковського [407], М. Щербака [408], так і російських дослідників: М. Литвинова [477], Є. Щербакової [288], В. Деміна [332], В. Ізмозіка [352] М. Смірнова [398], А. Колпакіді [420.], Є. Мурова [353], І. Ліндера [412].

Отже, аналіз історіографії, окресленої нами як тематична група робіт з проблеми становлення та діяльності органів та інституцій жандармсько-поліційної системи Російської імперії, засвідчує, що незважаючи на значний інтерес до дослідження напрямків діяльності структурних підрозділів поліційної системи Російської імперії у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст., подальшого дослідження потребує діяльність такого підрозділу ОКЖ, як транспортна жандармерія залізниць, зокрема її інституцій, таких, як жандармсько-поліційні управління залізниць, в українських губерніях Російської імперії другої половини ХІХ – початку ХХ ст..

Дослідження, присвячені транспортній жандармерії залізниць як окремій інституції в системі жандармсько-поліційних органів Російської імперії, нами виділено в окрему історіографічну групу, яку умовно поділяємо на: дорадянський (до 1917 р.), радянський (1917-1991 рр) та сучасний (1991 - 2000-ні рр.) періоди.

Перші публікації та роботи з історії структурних підрозділів жандармерії з'являються у 70 – 90 рр. XIX ст.(дорадянський період історіографії), авторами яких у більшості випадків були чиновники жандармсько - поліційного відомства, започаткувавши історіографію дорадянського періоду. Аналіз досліджень історіографії дорадянського періоду дозволяє назвати його також періодом становлення історіографії поліцейстики. 1872 р. спеціально для офіцерів ОКЖ полковником А. Рябініним було підготовлено видання «Руководство практических сведений по части закона 19 мая 1871 г.» з роз'ясненням основних положень та норм правового акту, що вступив у дію. Ця брошура стала першою спеціальною роботою, в якій висвітлювались проблеми діяльності інститутів, підрозділів та військовослужбовців транспортної жандармерії [388]. Аналогічними виданнями, що містили нормативно-правові акти, циркуляри МВС, Департаменту поліції, Штабу ОКЖ, стали видання, підготовлені жандармськими військовослужбовцями: полковником Д. Петровим [276], В. Давидовим [437] та полковником Федоровим [286], старшим ад'ютантом Штабу ОКЖ Л. Тімофєєвим [74, 285, 287] ротмістром В. Добряковим [283].

Одним з основних у нашому дослідженні є службове видання – навчальний посібник, упорядкований на основі нормативно-парвових актів, полковником О. Федоровим [286], що складається з семи розділів: у першому – «Устройство и состав жандармских полицейских управлений железных дорог» – виствілено організаційну структуру ОКЖ та систему підпорядкованості йому ЖПУЗ, кадровий склад жандармських поліційних управлінь залізниць (ЖПУЗ), права керівного складу транспортної жандармерії, військові права та обов'язки нижніх жандармських чинів; у другому розділі «Обязанности унтер-офицеров жандармских полицейских управлений железных дорог вообще» – порядок підготовки унтер-офіцерів, функціональні повноваження, права та обов'язки, порядок ведення ними службової документації, вимоги до форми одягу, тощо; у третьому – «Обязанности унтер-офицеров жандармских ЖПУж/д по обнаружению и

исследованию преступлений, проступков и происшествий» – процесуальні норми щодо порядку здійснення процедури поліційного дізнання в районах дій унтер-офіцерів ЖПУЗ; у четвертому розділі «Порядок действий унтер-офицеров ЖПУж.д в каждом отдельном случае, при происшествиях более частых на железных дорогах» – норми, що регулюють дії унтер-офіцерів організації поліційного дізнання щодо інших правопорушень; у п'ятому розділі «Обязанности унтер-офицеров жандармских полицейских управлений по предупреждению и пресечению всяких нарушений, направленных против личной и имущественной безопасности, тишины, порядка и спокойствия в район железной дороги» – функціональні повноваження та обов'язки чергового унтер-офіцера залізничного вокзалу або залізничної станції, району, що прилягає до них; шостий розділ «Порядок перевозки по железным дорогам пассажиров, их багажа и грузов и обязанности при этом унтер-офицеров жандармских полицейских управлений, возложенные Общим уставом Российских железных дорог» – порядок дій унтер-офіцера по перевірці багажу пасажирів; у останньому сьомому розділі «Обязанности, возложенные на унтер-офицеров ЖПУж.д, положениями и распоряжениями Правительства, по исключительным условиям полицейской службы на ж.д» – норми, що врегульовують порядок взаємодії унтер-офіцерів ЖПУЗ з іншими посадовими особами та військовослужбовцями системи транспортної жандармерії, їхні дії в умовах військового стану та обов'язки щодо контролю за залізничними потягами та їхнього руху залізницею, порядком функціонування залізничних колій, тощо.

Отже, навчально-довідковий посібник для унтер-офіцерів, підготовлений полковником Штабу ОКЖ Федоровим є не тільки систематизованим виданням правового характеру, що розкриває правові механізми діяльності посадових осіб ЖПУЗ нижчого офіцерського складу, але й містить цінний для нашого дослідження матеріал, що дозволяє комплексно висвітлити та реконструювати механізм діяльності основного

підрозділу в системі транспортної жандармерії – ЖПУЗ, його офіцерського складу.

Окремі аспекти організаційних принципів побудови усіх структурних підрозділів жандармсько-поліційної системи, у тому числі і транспортної жандармерії подано у брошурі колишнього директора Департаменту поліції А. Лопухіна «Из итогов служебного опыта. Настоящее и будущее русской полиции», видана брошурою у 1907 р.. та у ювілейному нарисі до 100 –річчя МВС «Министерство внутренних дел: 1802-1902: исторический очерк в 3 книгах» [292], а також у роботі директора імператорської публічної бібліотеки, генерал-лейтенанта М. Шильдера Император Николай I [414], С. Савицького [281] та «Правила чрезвычайной охраны на железных дорогах и Обязательные постановления изданные Особым Комитетом при Управлении Московско-Киевско-Воронежской ж.д.» [275].

Історіографія цього періоду вирізняється наративно-публіцистичним стилем викладеного матеріалу. Ці роботи більше мають документальну цінність, виступаючи досить цікавим матеріалом у вивченні проблеми за умови критичного ставлення до поданих у них оцінок фактів та комплексного співставлення з іншими видами джерел. Наукове опрацювання цих робіт вимагає врахування суб'єктивності наведених у них оціночних суджень, що визначалося приналежністю їхніх авторів до імперських спецорганів. Основна увага авторів цього періоду зосереджена на розкритті структури, організаційних принципів діяльності всіх підрозділів системи транспортної жандармерії самодержавної Росії, окремих аспектів діяльності ОКЖ, питань професійної підготовки, кадрового забезпечення структурних підрозділів ОКЖ (зокрема ЖПУЗ), проблемах боротьби жандармів з революційним рухом та опозиційним підпіллям.

Особливе місце в історіографії дослідження діяльності органів ОКЖ займають праці періоду початку Російської революції, що ознаменувала собою повалення самодержавного устрою у Російській імперії (2 березня 1917 р.), ліквідацію жандармсько-поліційної системи самодержавства (10

березня 1917 р.) та організацією Тимчасовим урядом діяльності «Надзвичайної слідчої комісії з розслідування протиправних посадових дій міністрів та інших вищих посадових осіб». Публікація Надзвичайною слідчою комісією архівних документів стимулювала дослідження проблеми боротьби жандармського відомства з революційним рухом. Головна увага дослідників зосереджувалась на методах, формах, що використовувались жандармерією та охоронними відділеннями у боротьбі з опозиційними до самодержавства організаціями та партіями; аналіз підривної діяльності таємної поліційної агентури, викритті подвійних агентів та провокаторів [319], [381], [344].

У перші роки становлення радянської історіографії, користуючись оприлюдненими архівними матеріалами Надзвичайної комісії, історики – члени цієї комісії продовжили дослідження саме цієї проблематики, зосередившись здебільшого на боротьбі жандармсько-поліційної системи з діяльністю більшовицької партії [344, 409]. Як, зазначає сучасна дослідниця Т. Лаврик, підсумком цієї наукової роботи стала розробка перших класифікацій таємних агентур охоронних відділень, характеристика методів, які використовувала політична поліція з метою контролю за діяльністю політичних партій [478].

Роботи радянських дослідників відзначені критичною односторонністю при розкритті особливостей діяльності жандармсько-поліційних інститутів імперської правоохоронної системи. Як зазначає сучасний дослідник С. Сальніков, за такого підходу радянські історики висвітлювали тільки одну функцію її діяльності – забезпечення безпеки вищих посадовців і вбачали у ній лише «інструмент гноблення панівним класом експлуататорів трудящих», і тому попри дослідницьку роботу, об'єктивно не могли створити комплексного дослідження з історії жандармерії в цілому та інституту транспортної жандармерії, зокрема [476].

У 20-30-ті рр. XX ст. у радянській історіографії продовжено дослідження аналізу окремих аспектів роботи Департаменту поліції, зокрема

її охоронних відділень [368], П. Щеголев [418], та діяльності «ІІІ-го відділення» за часів Миколи І [403].

Робота І. Троцького, за оцінкою сучасного російського дослідника – поліцейста О. Костильова, незважаючи на її науково-популярний характер, стала найбільш ґрунтовним дослідженням з історії розшукової поліції, що висвітлила організацію політичною поліцією у першій половині ХІХ ст. діяльності такого інституту, як провокатори. І хоча автор не претендував на вичерпний аналіз всієї діяльності ІІІ відділення, у роботі в цілому подано загальну характеристику функціонування жандармського інституту епохи Миколи І [403]. Не перебільшуючи масштаби політичних репресій миколаївської епохи, дослідник, розкриваючи аморальність методів діяльності політичної поліції з її системою фабрикування доносів та організації змов, вказував на негативний вплив такої практики на стан моральності самого суспільства. Але, незважаючи на вказані недоліки, як зазначає О. Костильов, робота І. Троцького відкрила новий період в історії радянської історіографії з вивчення проблеми «взаємовідносин влади і народу при деспотичній системі», ключовою ланкою якої є політична поліція, не втратила і сьогодні своєї наукової значимості [469].

Процес лібералізації в СРСР, що розгорнувся після ХХ з'їзду КПРС (1956 р.), завдяки залученню нових видів джерел та розширенню доступної для опрацювання архівної бази, розпочав новий період у дослідженні проблем з історії жандармсько-поліційної системи самодержавної Росії. Так, у роботах М. Єрошкіна [343] і П. Зайончковського [345] досліджено роль та місце центральних правоохоронних органів (МВС, Департамент поліції, ОКЖ) та місцевих інституцій поліційно-жандармської системи Російської імперії (повітові поліцейські управління, губернські жандармські управління, жандармсько-поліційні управління залізниць).

Наступний етап дослідження означеної проблеми припадає на другу половину 1960-х – першу половину 1980-х рр., коли матеріали Департаменту поліції, втративши своє практичне значення для радянських КДБ та

спецслужб, були введені в науковий обіг. Цей період пов'язаний з виходом робіт П. Зайончковського [345], [348] Т. Деревніної [440] Р. Мулукаєва [376], А. Соловйової [400], В. Шелкопляса [413], Д. Шинджикашвілі [415], К. Федорова [426]. Разом з тим, наукові роботи правознавців та істориків-поліцейстів періоду кризи радянської системи, розкривши окремі етапи з історії становлення жандармської поліційної системи російського самодержавства та окремі питання у діяльності жандармерії, головну увагу зосереджуючи на висвітленні боротьби політичної поліції з революційним рухом, репресій щодо партії більшовиків, її лідерів та активістів, питання транспортної жандармерії, діяльності її підрозділів висвітлювали досить фрагментарно і в контексті історії ОКЖ, не виокремлюючи в окрему проблематику досліджень.

Демократичні перетворення, що розгорнулися в СРСР в умовах «горбачовської перебудови» (друга половина 1980 –х – початок 1990-х рр.) з її політикою гласності та політичного і наукового плюралізму, обумовили прагнення радянських істориків, відмовившись від ідеологічних штампів марксистсько-ленінської методології, переосмислити цілий комплекс проблем історії СРСР, в тому числі і питань вітчизняної поліцейстики. У центрі досліджень радянських істориків залишалась проблематика, пов'язана з діяльністю політичної поліції, методами її боротьби з революційними партіями та організаціями, тоді як висвітлення проблем діяльності транспортної жандармерії носило фрагментарний характер. Серед робіт цього періоду слід виділити дослідження: Л. Тютюнника [404, 480], З. Перегудової [475], А. Миролюбова [471], Ю. Овченка [473].

Розпад СРСР, ліквідація цензурного контролю радянської партійної системи у сфері раніше недозволених до висвітлення проблем історії, більш вільний доступ до архівних матеріалів зі спецховищ, посилення міжнародних зв'язків і обміну інформацією дозволили започаткувати новий етап у дослідженні проблеми з історії жандармсько-поліційної системи в Російській імперії, який припадає на 1991 – поч. 2000-х рр. Цей період

характеризується появою великої кількості нових узагальнюючих досліджень з об'єктивними, альтернативними підходами вивчення історії органів поліції та жандармерії, у роботах було знято штампи радянської політичної ідеології та марксистсько-ленінської методології. Особливу активність у дослідженні питань правоохоронної системи, вивчення та переосмислення існуючих історіографічних підходів до історії діяльності ОКЖ у Російській імперії виявили російські історики, приділяючи увагу розв'язанню проблем, так і невирішених радянською історіографією – створення комплексного узагальнюючого дослідження з історії жандармерії та її структурних підрозділів, в тому числі й транспортної жандармерії у правоохоронній системі самодержавної Росії, також видаються спеціальні роботи монографічного характеру. Особливої уваги заслуговують енциклопедичні видання та наукові монографії дослідників Академії управління МВС Росії [395] та роботи таких сучасних російських вчених-поліцейстів, як І. Савінов [391], М. Литвинов [364], В. Захаренков [382], В. Ізмозік [352], В. Піотровський [385], І. Ліндер [412], В. Рибніков [390], М. Овчінников [354], О. Сизенко [394].

Важливе місце у дослідженні історії транспортної жандармерії посідає колективна монографія М. Сізікова, А. Борисова, А. Скріпільова «История полиции России», в якій детально проаналізовано діяльність Департаменту поліції та ОКЖ наприкінці XIX – поч. XX ст., конструктивно проаналізовано та розкрито організаційну структуру цих інститутів, показано особливості організації та діяльності жандармської служби у Російській імперії, охарактеризовано правовий статус транспортної жандармерії, розкрито деякі аспекти її боротьби зі злочинністю [395].

Важливими для нашого дослідження є останні роботи російської дослідниці-поліцейстики З. Перегудової. Так, у монографії «Политический сыск России, 1880-1917» при детальному висвітленні всього періоду діяльності Департаменту поліції та підзвітних йому інститутів проаналізовано систему взаємодії Департаменту поліції та місцевих органів

політичного розшуку, з оцінки діяльності політичної поліції розглянуто історію становлення та загальну характеристику діяльності інституту транспортної жандармерії [384].

Аспекти боротьби з тероризмом на залізницях розкрито у монографії російського дослідника М. Літвінова, в якій особливу увагу приділено діяльності терористичних організацій. Автор навів програмні цілі, дав історичну оцінку подіям, разом з тим дослідження торкається і діяльності правоохоронних органів Російської імперії, зокрема транспортної жандармерії залізниць. Монографія має широку джерельну базу та цікавий фактичний матеріал, що робить її цінною для нашого дослідження [364].

Багато цікавої інформації міститься у наукових працях М. Чудакової, особливу увагу надано функціонуванню інституту транспортної жандармерії залізниць та змін повноважень військовослужбовців, викликані активізацією революційних сил в Російській імперії. Хоча географічні межі дослідження обмежуються Ярославською губернією, робота містить багато цікавих фактів, що були взаємопов'язані і з службою жандармів на українських залізницях. [456].

Окрему групу спеціальних праць становлять дисертаційні дослідження російських науковців: Ю. Гончарової [467], В. Панько [474], Д. Мамлеєвої [470], діяльності інституту транспортної жандармерії. Одним з перших досліджень історії діяльності транспортної жандармерії стало дисертаційне дослідження Ю. Гончарової «Жандармские полицейские управления железных дорог: 1867-1917 гг», в якому розглянуто питання місця інституту транспортної жандармерії в правоохоронній системі Російської імперії, частково розкрито та проаналізовано організаційно-правові засади діяльності жандармських поліцейських управлінь залізниць, питання їхнього кадрового забезпечення, співпраці підрозділів транспортної жандармерії з іншими інститутами правоохоронної системи, показано роль та місце таємної агентури в системі підрозділів транспортної жандармерії, організації філерського нагляду у діяльності ЖПУЗ [467].

Питанням становлення та розвитку транспортної жандармерії у дореволюційній Росії присвячено дисертаційне дослідження В. Панька, в якому охарактеризовано етапи створення та формування організаційної структури транспортної жандармерії, розкрито її правові основи функціонування, висвітлено роль та місце транспортної жандармерії у правоохоронній системі у дореволюційній Росії, досліджено питання кадрового забезпечення, стану особового складу ЖПУЗ, показано механізми співпраці з іншими підрозділами ОКЖ та Департаменту поліції; проаналізовано діяльність ЖПУЗ у сфері протидії злочинності [474].

Грунтовний аналіз організаційно-правових аспектів діяльності транспортної жандармерії в імператорській Росії, зокрема ЖПУЗ зроблено у дисертаційному дослідженні сучасної російської дослідниці Д. Мамлеєвої. [470].

Різним напрямкам діяльності та етапам функціонування інституту транспортної жандармерії залізниць в системі ОКЖ Російській імперії протягом XIX – початку XX ст. присвячені кандидатські дисертації Т. Лаврик [478] М. Літвінова [479]; О. Костильова [469]..

З-поміж вище перелічених дисертацій, ми звернули особливу увагу на дослідження російського історика В. Хутарева-Гарнишевського, який у своїй роботі дослідив діяльність органів політичної поліції у роки Першої світової війни та частково висвітлив роботу інституту жандармерії у Галицько-Буковинському генерал-губернаторстві [482].

Отже, проаналізувавши історіографію пострадянського періоду 1991-2010-х рр. зазначаємо, що попри наявність великої кількості досліджень, присвячених історії поліційно-жандармської системи Російської імперії, малодослідженими залишаються питання діяльності жандармсько-поліційних управлінь залізниць в українських губерніях Російської імперії другої половини XIX – початку XX ст.

В умовах державотворення в незалежній Україні подальшого реформування системи її державних органів влади, системи правоохоронних

органів, формування дієвих механізмів функціонування правової держави, її взаємодії з громадянським суспільством спостерігається активізація наукового інтересу серед сучасних українських дослідників до вивчення історичного досвіду функціонування механізму держави, зокрема до діяльності системи жандармсько-поліційних органів самодержавної Росії. Особливе місце серед цих досліджень посідають роботи таких українських істориків, як М. Щербак [408], О. Ярмиш [424, 425], І. Омельченко [379], Є. Самойленко [477] А. Чайковський, [407], А. Шевченко [455] Ю. Алексєєва [427], в яких висвітлено окремі аспекти роботи інституту транспортної жандармерії залізниць в системі ОКЖ, використано нові документи, архівні матеріали, біографічні відомості, спогади сучасників, раніше невідому епістолярну спадщину чиновників правоохоронної системи Російської імперії.

Отже, аналіз опрацьованої дорадянської, радянської, сучасної української та зарубіжної історіографії з проблеми становлення, розвитку та функціонування інституту транспортної жандармерії залізниць в українських губерніях Російської імперії (1868 – 1917 рр.) дозволяє виділити три основні періоди у її вивченні: дорадянський (70-ті рр. XIX ст. – 1917 р.), радянський (1917 – 1991 рр.) та сучасний (з початку 1990-х рр. до сьогодні). Дослідження дорадянського періоду характеризуються упередженістю поглядів, але беззаперечно мають документальну цінність. У роботах радянського періоду присутні ґрунтовні дослідження певних аспектів діяльності ОКЖ, але партійний цензурний апарат не давав змоги дослідникам зробити комплексне об'єктивне дослідження інституту жандармерії в українських губерніях Російської імперії, тоді як проблеми з історії транспортної жандармерії досліджувалися лише частково і фрагментарно. На сучасному етапі дослідження в українській історіографії зростає інтерес до вивчення проблеми діяльності структурних підрозділів ОКЖ в Україні.

1.2. Джерельна база дослідження

У процесі ґрунтовного дослідження та вивчення теми, події чи явища, необхідним аспектом є формування джерельної бази, що становить фундаментальну основу будь-якого історичного наукового аналізу. Під час дослідження, вивчаючи і аналізуючи виявлені джерела за рахунок перевірки повноти та достовірності поданої інформації з'ясовуються нові фактологічні дані, що дозволяє по-новому осмислити існуючі в історіографії оцінки та переосмислити загальноприйняті ідеологічні штампи.

Об'єктивність, повнота та системність наукового історичного дослідження має ґрунтуватися на залученні різнопланових та різновидових джерел. Враховуючи сказане, дослідження питання діяльності транспортної жандармерії залізниць України (1868-1917 рр.) обов'язково потребує залучення широкого спектру джерел, визначення їх об'єктивно-суб'єктивної природи.

В основу розподілу виявлених під час дослідження 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; 2) діловодні документи; 3) статистично-довідкові матеріали (наприклад, про діяльність регіональних управлінь та відділень транспортної жандармерії); 4) документи особового походження.

Зважаючи на те, що транспортна жандармерія залізниць як окремий інститут поліційно-жандармської системи розгорнула свою діяльність у 1867 р. і до 1917 р. складала кількісно найбільший підрозділ правоохоронної системи МВС Російської імперії, перша група джерел є найбільш об'ємною. Саме нормативно-правові акти дозволяють документально відтворити особливості процесу становлення та діяльності жандармських поліційних управлінь залізниць у Російській імперії другої половини XIX – початку XX ст. На наш погляд, вищезгадану групу джерел потрібно розділити на підгрупи за призначенням: а) законодавчі акти (іменні імператорські укази);

б) підзаконні акти Міністерства внутрішніх справ (укази Сенату, циркуляри, правила, інструкції); в) діловодна документація Штабу Окремого корпусу жандармів; г) діловодна документація Департаменту поліції; д) діловодна документація ЖПУЗ.

При аналізі джерельної бази з нашої проблематики, варто зазначити, що майже усі законодавчі (імператорські укази (іменні та укази-рескрипти), укази Сенату) та підзаконні нормативно-правові акти (положення, циркуляри, інструкції, правила), що визначали та регулювали діяльність, а також конкретизували структуру, функції та повноваження органів поліційно-жандармської системи Російської імперії, включаючи й інститут транспортної жандармерії, вміщено в офіційних виданнях правових норм, кодифікованих за часом та правочинністю, у томах Повного зібрання законів Російської імперії (далі ПЗЗРІ). Вивчаючи питання становлення та діяльності транспортної жандармерії в українських губерніях, нами було використано 2-ге (1825-1881 роки випуску – 55 томів, та «показчиків») та 3-тє видання (з 1881 до 1913 року випуску – 33 томів), загальна кількість вміщених у цих виданнях нормативно-правових актів складає більше 100 тисяч одиниць.

Правовою основою діяльності транспортної жандармерії стали різні положення, статuti, правила, які оформлялись як іменні імператорські укази (закони) і мали вищу юридичну силу. Так, іменним імператорськими указами було затверджено: «Положение о Корпусе жандармов» від 28 квітня 1827 р. запроваджувало централізовану вертикальну систему жандармських органів та визначало тогочасну організаційну структуру ОКЖ, як військової організації). [76, с.772]; «Положение о Корпусе жандармов» від 1 липня 1836 р. (визначало нову систему підрозділів ОКЖ та порядок їхнього кадрового забезпечення). [77, с. 722]; «Положение о Корпусе жандармов» від 9 вересня 1867 р. (закріплювало штатно-організаційні зміни ОКЖ в умовах впровадження судової реформи (1864 р.), запроваджувало систему жандармсько-поліційних управлінь залізниць). [80, с.67]; «Правила о порядке действий подчиненных Корпусу жандармов при исследовании

преступлений» від 19 травня 1871 р. [103]; указ імператора Миколи I від 15 березня 1844 р. (проголошував створення жандармського поліцейного управління на Санкт-Петербурзько-Московській залізниці). У ході опрацювання повного зібрання законів Російської імперії нами було визначено усі номери нормативно-правових документів, що мали безпосереднє відношення до становлення чи функціонування транспрної жандармерії залізниць України у період 1868 – 1913 рр. У другому виданні (1825-1881 рр.) це №№ 44071 [78, с.532], 46039 [86, с.892], 46300 [89, с.300], 47275 [93, с.696], 47930 [95, с.73], 50065 [106, с.412], 50386 [109, с.8], 51970 [112, с.306], 52475 [114, с.63-65], 56271 [123, с.108], 56529 [124, с.408], 56530 [125, с.408], 59142 [130, с.308], 59783 [133, с.513], 60578 [134, с.38].

У третьому (1881 – 1913рр.) – №№350 [139, с.261-263], 513 [140, с.342], 1295 [142, с.1], 2718 [145, с.38], 3336 [147, с.481], 3405 [148, с.535], 5125 [149, с.158], 5814 [155, с.81], 7796 [162, с.356], 9900 [172, с.235], 10551 [174, с.208-209], 10987 [178, с.594], 11019 [179, с.627], 12083 [180, с.585], 12651 [184, с.203], 12859 [185, с.339], 13679 [189, с.37], 14460 [193, с.534-536], 14466 [194, с.536-537], 14530 [195, с.583], 14554 [196, с.591-592], 14787 [197, с.694], 16428 [207, с.90], 17590 [218, с.1034], 17707 [219, с.1101], 18464 [221, с.372], 19157 [224, с.1001], 19688 [226, с.74], 20650 [234, с.1080], 21282 [236, с.201], 21443 [238, с.341], 26402 [243, с.491], 26745 [244, с.705], 26783 [245, с.738-739], 26783, [246, с.488-489], 27256 [247, с.37], 27624 [249, с.329], 27797 [250, с.452], 27800 [251, с.454], 27902 [252, с.559], 28674 [254, с.1051], 28689 [255, с.1110], 28756 [256, с.2] 29502 [257, с.527], 29546 [258, с.554], 33210 [263, с.315], 33407 [264, с.552], 33824 [266, с.807], 33826 [267, с.808], 33827 [268, с.808], 33828 [269, с.808], 34103 [270, с.1028]. Оскільки розвиток управлінь та відділень транспортної жандармерії залізниць був нерозривно пов'язаний з розвитком залізничного будівництва, що здійснювалося з дозволу вищого керівництва Російської імпреї та відображено у ПЗЗ, нами було опрацьовано усі нормативно-правові акти, що стосувалися будівництва залізниць в українських губерніях: Друге видання - №№ 44521 [79, с.433], 45118 [81,

с.261], 45472 [82, с.103], 45549 [83, с.180], 45820 [84, с.549], 45963 [85, с.776], 46220 [88, с.199], 46435 [90, с.407], 47094 [91, с. 432], 47161 [92, с. 565], 47893 [94, с.35], 48295 [96, с.545], 48509 [98, с.869], 48510 [99, с.881], 49021 [100, с.600], 49068 [101, с.624], 49099 [102, с.5], 50003 [104, с.353], 50005 [105, с.355], 50093 [107, с.443], 50222 [108, с.604], 50398 [110, с.12], 53171 [115, с.254], 53443 [116, с.606], 53794 [117, с.91], 54208 [118, с.450], 54983 [119, с.116-117], 55545 [120, с.82], 56043 [121, с.572], 56044 [122, с.572], 57640 [126, с.89], 57745 [127, с.159], 58820 [128, с.348], 58912 [129, с.184], 59781 [132, с.512], 61466 [137, с.649], 61885 [138, с.933]. Третє видання – №№ 679 [141, с.53], 1570 [143, с.230], 1904 [144, с.485], 3055 [146, с.311], 5187 [150, с.211], 5230 [151, с.239], 5335 [152, с.386], 5340 [153, с.387], 6113 [156, с.348], 6115 [157, с.348], 6180 [158, с.397], 6773 [159, с.328], 7288 [160, с.782], 7318 [161, с.812], 7859 [163, с.457], 7860 [164, с.457], 8696 [165, с.423], 9146 [168, с.682], 9798 [169, с.461], 9855 [171, с.514], 10758 [175, с.397], 10760 [176, с.398], 10804 [177, с.473], 12405 [181, с.34], 12410 [182, с.34], 12411 [183, с.36], 12961 [186, с.451], 12986 [187, с.475], 13523 [188, с.772], 14460 [194, с. 534-535], 13999 [190, с.218], 14190 [191, с.342], 14191 [192, с.343], 15411 [198, с.333], 15491 [199, с.388], 15562 [200, с.475], 15578 [201, с.481], 15580 [202, с.481], 15582 [203, с.482], 15585 [204, с.483], 15587 [205, с.484], 16604 [208, с.193], 16723 [210, с.271], 16839 [211, с.407], 17011 [212, с.578], 17012 [213, с.578], 17013 [214, с.578], 17090 [215, с.656], 17113 [216, с.663], 17115 [217, с.664], 18843 [222, с.759], 19142 [223, с.994], 19552 [225, с.24], 19727 [227, с.92], 20062 [228, с.322], 20203 [229, с.425], 20221 [230, с.431], 20314 [231, с.601], 20320 [232, с.603], 20458 [233, с.748], 20990 [235, с.38], 21310 [237, с.216], 25437 [240, с.1160], 26020 [241, с.205], 26054 [242, с.217], 26745 [244, с.705], 28142 [253, с. 755], 30302 [259, с.220], 30402, 30832 [260, с.283], 31512 [262, с.124], 33741 [265, с.745], 35510 [271, с.566], 35547 [272, с.588], 38006 [273, с.1279].

Таким чином, ґрунтовне опрацювання двох зібрань «ПЗЗРІ» дозволило нам ознайомитися з нормативно-правовою базою, точно визначити роки

розбудови залізниць і підрозділів ЖПУЗ в Україні, встановити точні роки збільшення штатів та фінансування ЖПУЗ.

Окрему групу нормативно-правових актів складають підзаконні нормативно-правові акти Департаменту поліції, в яких поряд з регламентацією діяльності поліційних інститутів, визначались повноваження та функції жандармів. Такими актами є: «Положение о полицейском надзоре» [283] та «Положение о тайном полицейском надзоре» [283] (1 березня 1882 р.), «Положение о учреждении тайной полиции в Империи» [307] (1883 р.); «Положения о мерах охраны высочайших путешествий по железным дорогам» (1914 р.) [394].

До третьої групи входять «Статути» та «Інструкції», які були укладені на основі «Положень»: «Порядок учреждения жандармского надзора на вновь строящихся железных дорогах» (1867р.) [78], «Общий Устав Российских железных дорог» (1885р.); «Инструкцию по охране императорских железнодорожных поездов при высочайших путешествиях» (1905 р.) [63]; «Инструкция начальникам охранных отделений по организации наружного наблюдения» (1907 р.) [51], «Инструкция по организации наружного (филерского) наблюдения» (1907 р.) [51], «Инструкция по организации и ведению внутреннего (агентурного) наблюдения» (1907 р.) [51].

Цінну інформацію для нашого дослідження вміщено у довідкових виданнях, упорядниками яких були військовослужбовці Департаменту поліції МВС, ОКЖ, транспортної жандармерії, які допомогли охарактеризувати безпосередні функціональні повноваження чинів транспортної жандармерії. Такими виданнями є: «Практическое руководство для унтер-офицеров жандармских полицейских управлений железных дорог при исполнении служебных обязанностей по закону 19 мая 1871 г.» [276], «Справочные книжки для нижних чинов Жандармских полицейских управлений железных дорог» [285, 286, 287], «Обязанности жандармской железнодорожной полиции: по жандармско-полицейской части» [74],

«Систематический свод действующих законоположений и циркулярных распоряжений, относящихся до служебной деятельности чинов Отдельного корпуса жандармов, по строевой, инспекторской, хозяйственной и военно-судной частям» [283]

Детальний опис особового штату (П.І.Б, посада, звання, сімпейний стан та кар'єрне зростання начальників управлінь та відділень), загальна кількість військовослужбовців кожного відділення та управління, межі залізниць та зони залізничного відчуження, на які поширювалися дії певного ЖПУЗ та ЖПВЗ вміщено у «Общих составах управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов» та «Списках общего состава чинов Отдельного корпуса жандармов». Ці книги видавалися типографіями «Месника и Римана» та штаба ОКЖ (в залежності від року випуску) декілька разів на рік та є надзвичайно важливими для нашого дослідження. У ході написання дисертаційної роботи нами було опрацьовано видання 1884 [66], 1886 [67], 1887 [68], 1888 [69], 1889 [70], 1890 [71], 1891 [72], [73] та 1915 pp [284]. Варто зауважити, що найбільш деталізований опис особового офіцерського штату інституту транспортної жандармерії залізниць відображено у виданні за вересень 1915 р. (складається з двох частин, загальним об'ємом 807 сторінок), що ймовірно є одним з останніх подібних видань. Детальне опрацювання «Списков общего состава чинов Отдельного корпуса жандармов» дозволили нам прослідкувати кількісні та якісні зміни особового штату транспортної жандармерії залізниць України та вперше визначити статистику національної релігійної при належності офіцерського штату ЖПУЗ та ЖПВЗ українських губерній[284].

Не менш важливим для написання дисертаційного дослідження стало опрацювання «Справочника-списка офицерского и рядового состава жандармских управлений, охранных отделений, агентов охранной агентуры двоцового коменданта и чинов департамента полиции министерства внутренних дел царской России». Довідник, як джерело було укладено 1940 р. за матеріалами Центрального Державного архіву Революції та

обласних історичних фактів з метою полегшення довідкової роботи з виявлення і розробки інформації про службу в жандармських управліннях підзвітних контингентів органів НКВС. Варто зауважити, що станом на 1940 р. видання мало гриф цілком таємно. Всього у довіднику зібрано свідчення про 14392 військовослужбовців ОКЖ, у тому числі й ЖПУЗ. Опрацювання цього списку дозволило нам точно встановити імена та особисті дані унтер-офіцерів та офіцерів, що у різні часи несли службу в штаті транспортної жандармерії залізниць України [282].

Завдяки детальному опрацюванню «Списков общего состава чинов ОКЖ» та «Списка-справочника...» у нашому дослідженні нам вдалося вперше глибоко дослідити розвиток кадрового складу транспортної жандармерії залізниць України, встановити кількість офіцерів та унтер-офіцерів, простежити кар'єрне зростання військовослужбовців, що проходили службу в системі ЖПУЗ українських губерній.

Значну кількість документальних джерел у нашому дослідженні складають архівні матеріали. У ході дослідження нами віднайдено у архівних установах України, що містять матеріали діяльності органів транспортної жандармерії залізниць в українських губерніях та розпорядження МВС, Департаменту поліції та ОКЖ, надіслані в регіони для керівництва. Оригінали та копії документів, що стосуються нашої проблематики, знаходяться у Центральному Державному історичному архіві України м. Києва (ЦДІАУК). Зокрема, це справи фондів (далі ф.) ЖПУЗ та ЖПВЗ українських губерній: ф.278 – Київського ЖПУЗ; ф.279 Дніпровське відділення Московсько-Київського жандармського поліцейського управління залізниць; ф. 280 - Київське відділення Київського ЖПУЗ; ф. 281 Ковельське відділення Київського ЖПУЗ; ф.282 Конотопське відділення Московсько-Київського жандармського поліцейського управління залізниць; ф. 283 Коростенське відділення 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 – Славянське відділення Харківського ЖПУЗ; ф.330 – Полтавське відділення Кременчуцького ЖПУЗ; ф.341 – Одеське ЖПУЗ; ф.344 – Вознесенське відділення Одеського ЖПУЗ; 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. А також фонди Охоронних відділень та кріпосних жандармських команд: ф.268 – Южне охоронне відділення. ф.276 – Південно-Західне районне охоронне відділення, ф. 286 – Черкаське жандармське поліційне відділення залізниць.

Фонд 278 (Київське Жандармське поліційне управління залізниць), є одним з найбільших з опрацьованих нами. Хронологічні межі охоплюють період з 1869 р. по 1917 р., у фонді містяться такі документальні матеріали: «Положення» ОКЖ, інформативні та інструктивні циркуляри, накази та розпорядження ОКЖ, Департаменту поліції, Київського військового округу про посилення боротьби з революційним рухом [14], [15], про заходи по попередженню страйків на залізницях, про недопущення організації мітингів та зібрань серед залізничників [19], про забезпечення військових перевезень та безперебійного функціонування залізничного транспорту під час війни [27], [28]; циркуляри, інструкції Департаменту поліції, повідомлення («уведомления») начальника Окремого корпусу [5], [13], [14], [24], ділове листування начальників Київського з начальниками інших ЖПУЗ та підконтрольних їм відділень, з Головним Штабом ОКЖ [22], [23], [25], описові майнові книги [4], [5], [6], [7], [8], [9], [10], [11]. Вміщено також дані про військові перевезення (1914-1916 рр.); про охорону військових вантажів, евакуйованих з Галіції (Галичини), про охорону імператорських потягів [29]. У фонді містяться деталізовані описи з топографічними картами районів унтер-офіцерських діляниць та відділень [12], [18], [20], [21], [32].

Особливості діяльності Одеського, Кременчуцького, Катерининського, Московсько-Київського та Харківського ЖПУЗ розкрито у відповідних документах фондів, серед відмінностей, що роблять особливо цінними саме фонди окремо взятого ЖПУЗ варто виділити унікальні описи кожного ЖПУЗ та нестандартні ситуації, що виникали на території підконтрольній окремому управлінню, як приклад варто виділити Ф.341 – Одеське ЖПУЗ, у якому ми виявили проект збільшення кількісного штату управління у період мобілізації [53].

Фонди ЖПВЗ містять цілий комплекс цінних для нашого дослідження документів, серед яких: розшукові циркуляри Департаменту поліції [53], циркуляри, розпорядження та інструкції Департаменту поліції [49], Штабу окремого корпусу жандармів [43], листування начальників відділень з начальником Київського ЖПУЗ про посилення боротьби з революційним рухом [17], про заходи боротьби з попередження страйків на залізницях [45], про посилення спостереження і про політичну перевірку залізничних робітників і службовців [55], про запобігання революційної пропаганди на залізницях [13], ведення агентурного спостереження за діяльністю залізничних спілок і товариств [20]. Справи про страйк робітників Бобринських (Смілянських) залізничних майстерень в грудні 1905 р. [13]. Протоколи і дізнання унтер-офіцерів про каліцтва, отриманих залізничними робітниками, про нещасні випадки, пожежі, крадіжки та інші події, пов'язані із залізницею [28]. Листування про охорону вантажів, цінностей, що перевозяться залізницями, залізничних мостів та імператорських потягів, опис районів унтер-офіцерських ділянок [59], [61]. Книги реєстрації залізничних робітників і службовців [17], [38].

Матеріали про корупцію серед військовослужбовців транспортної жандармерії залізниць України містяться у ф.733 – «Харківський військово-окружний суд» [60].

Зміни до «Инструкции чинам жандарм сих полицейских управлений железных дорог по охране экстренных поездов 1886 р.», таємні циркуляри та

розпорядження, адресовані військовослужбовцям ЖПУЗ з питань втрати пасажирами паспортів та наростанню революційних кружків у м. Одеса вміщено у ф. 442 [59].

Різноманітну інформацію з питань діяльності транспортної жандармерії також вміщено у виданих збірниках документів присвячених діяльності поліції Російської імперії [290], [293], [288]. Опрацювання нами «Обзоров важнейших дознаний проводившихся в жандармских Управлениях империи» за різні роки дозволили відтворити у дослідженні цілісну картину з питань найважливіших та найбільш резонансних справ проведених інституціями ОКЖ, що мали загальнодержавне значення. Варто зауважити, що переважна більшість дізнань, внесених до цих «Обзоров...» проводилася з політичних та державних злочинів, а ЖПУЗ були повноцінно наділені функціями політичної поліції лише у 1905 р. [49].

Серед опрацьованих нами збірників документів особливу увагу було приділено «Журналам заседаний Временного правительства». Опрацювання цих джерел дозволило нам точно визначити процес ліквідації інституту жандармерії Російської імперії та використати текст документів, якими було остаточно ліквідовано Окремий корпус жандармів та транспортну жандармерію залізниць [62].

Особливу категорію джерельної бази нашого дослідження становлять мемуари. Специфікою їх є здебільшого наративний характер та суб'єктивність авторів (В. Джунковського, Л. Герасимова, О. Керенського, О. Лопухіна, О. Спірідовича). Перші спогади були опубліковані у 1907 р. директором Департаменту поліції О. Лопухіним, прихильник реорганізації поліційно-жандармської системи, що критично проаналізував стан тогочасної поліційної системи [299].

Колишній жандарм О. Спірідович, автор мемуарних спогадів «Записки жандарма», виданих у Харкові у 1928 р., показав повсякденне життя та діяльність структурних підрозділів ОКЖ [301]. Серед мемуарних джерел ми також використали працю колишнього начальника Санкт-Петербурзького

охоронного відділення Л. Герасимова, мемуари якого присвячені методам боротьби органів поліційно-жандармської системи Росії з радикальними революційними організаціями, розкриттю агентурної діяльності органів поліції та жандармерії [295]. Цінною для нашого дослідження є також роботи колишнього товариша міністра внутрішніх справ В. Джунковського [296], [297] в яких використано не лише матеріали особистих щоденників, а й листування, копії офіційних документів, вирізки з газет, статистичні дані, їхній аналіз та коментар. Хронологічно пізнішими є мемуари колишнього прем'єр-міністра Тимчасового уряду О. Керенського «Россия на историческом повороте», в якій подано авторське бачення політичної ситуації у Російській імперії в кінці XIX – поч. XX ст., звернуто увагу на деякі аспекти в діяльності правоохоронних органів імперії [298].

Отже, джерельна база нашого дослідження представлена на достатньому рівні, має високу інформативність та достовірність. Видове різноманіття забезпечує можливість різновекторної перевірки наявних фактів, неухильного дотримання наукової об'єктивності та повноцінного виконання поставлених завдань та мети дослідження.

1.3 Теоретико-методологічні засади дослідження

При вивченні проблеми транспортної жандармерії на залізницях українських губерній в Російській імперії (1868-1917 рр.) наше дослідження базується на методологічних (історіософських) підходах, що тісно пов'язують дослідження інституту транспортної жандармерії самодержавної Росії на залізниці з політичними, соціально-економічними та культурними процесами в українських губерніях другої половини XIX ст. – початку XX ст.

Для досягнення наукової мети і реалізації поставлених завдань нами було залучено ряд методів, що забезпечили вивчення предмета та об'єкта дослідження. Методологію нашого дослідження склали принципи

системного аналізу й узагальнення, історизму, історичного плюралізму, об'єктивності.

Застосування системного аналізу й узагальнення дозволило нам визначити роль та місце транспортної жандармерії залізниць у правоохоронній системі Російської імперії.

Використання принципу історизму дало змогу показати етапи становлення та внутрішні реорганізаційні процеси у діяльності транспортної жандармерії залізниць України у 1868-1917 рр., виявити чинники, що впливали на запровадження жандармського нагляду на залізницях України, зокрема надання концесій на залізничне будівництво та його стрімкий розвиток.

Принцип історичного плюралізму було використано при вивченні співпраці транспортної жандармерії з іншими правоохоронними та цивільними інституціями, зокрема ГЖУ, охоронними відділеннями, поліцією, міськими та губернськими адміністраціями, органами прокуратури. Позитивні та негативні сторони роботи жандармів ЖПУЗ та ЖПВЗ було визначено завдяки застосування принципу об'єктивності. Встановлено, що окрім організації порядку на залізницях та у зонах залізничного відчуження, попередження терористичних актів та затримання злочинців, нерідко унтер-офіцери проявляли недбальство у своїх діях, зокрема складали фіктивні протоколи, нецензурно висловлювалися на адресу пасажирів та ініціювали хабарництво.

У ході дослідження нами також були використані загальнонаукові методи: типологізації, історичної реконструкції й аналогії, поєднання історико-генетичного, структурно-функціонального та порівняльно-історичного методів а також проблемно-хронологічного та ретроспективного. Це дало змогу розглянути функціонування транспортної жандармерії на усіх етапах її становлення, оцінити результати структурних реорганізацій, що мали своїм наслідком розширення повноважень військовослужбовців ЖПУЗ та ЖПВЗ.

Використання методів статистичної обробки інформації дало змогу систематизувати дані про чисельність особового штату транспортної жандармерії залізниць України, встановити появу ЖПВЗ та визначити та порівняти рівень заробітної плати військовослужбовців ЖПУЗ з іншими правоохоронними інституціями імперії.

Поєднання методів регіоналістики та історико-порівняльного підходу дозволили нам оцінити ефективність функціонування інституту транспортної жандармерії на залізницях українських губерній у порівнянні з іншими ЖПУЗ та ЖПВЗ Російської імперії.

Важливим для характеристики стану дослідженості проблеми транспортної жандармерії на залізницях в українських губерніях Російської імперії у 1868-1917 рр. є аналіз основних методологічних праць, який дозволяє на основі теоретичного і філософського осмислення державно-правових інститутів в контексті розвитку суспільних процесів у Російській імперії охарактеризувати становлення, трансформацію жандармсько-поліційних інститутів на залізницях в цілому в системі правоохоронних органів держави та зокрема, в українських губерніях другої половини XIX ст. – початку XX ст.

Провідне місце серед досліджень цієї групи належить теоретикам адміністративно-правової думки не тільки західноєвропейським (І.-Г.-Г. фон Юсті [422], Й. фон Зонненфельсу [350], Р.фон Молю [374]), а й професорам російських університетів (С. Десницькому [372], Л. Якобу [458], І. Андрієвському [302], М. Белявському [309], В. Дерюжинському [333], В. Івановському [351]), професорам, що працювали в університетах українських губерній Російської імперії (С. Богородському [310], М. Іванишеву [341], М. Бунге [338], К. Гаттенбергеру [445], І.Тарасову [402], П.Шейміну [406], М. Куплеваському [360], В.Гессену [466]), і власне представникам української правничої школи (О.Євтіхєєву [337], В. Кобалевському [437]), які у своїх роботах обґрунтували поняття «поліції»,

«поліційного» та «адміністративного права», «форм адміністративної діяльності».

Особливе місце серед представників української правничої школи у розробці теоретико-методологічних засад дослідження державно-правових інститутів належить Б. Кістяківському, який, критично переосмисливши погляди і підходи попередників, запропонував аналітично-синтетичний метод, що передбачав плюралізм соціальних досліджень, необхідність встановлення оптимального співвідношення між нормативним і закономірним у соціальних явищах, врахування множинності причин та багатогранності факторів (соціологічних, психологічних, державно-організаційних, нормативних) [356].

Історіографія, що складалася у радянський період, характеризується утвердженням єдиної методології наукових досліджень, що ґрунтувалась на класовому підході, ідеологічною заангажованістю та однобічністю при висвітленні проблеми формування та функціонування жандармсько-поліційної системи самодержавної Росії.

Методологічно важливими для нашого дослідження є історіософські підходи сформульовані сучасними представниками історичної науки, як власне української (Я. Дашкевич [339], Н. Яковенко [423]), так західної (С. Плохій [450], П. Магочій [341]), які постулюють, що проблеми, пов'язані з написанням національних і багатоетнічних історій, необхідно вирішувати з допомогою транснаціональних підходів до історії України, розглядаючи її в цивілізаційному і культурологічному контексті та відмовляючись від її міфологізації, долаючи гаджі національного наративу, інтегруючи українське минуле в історію Східної Європи, усього континенту. Таким чином, застосування ряду методів та підходів дозволили нам досягти наукової мети та поставлених завдань.

Висновки до розділу 1

Формування об'єктивного наративу історичного минулого, продуктивне дослідження будь-якої історичної проблеми не можливе без об'єктивного аналізу теоретичних напрацювань історіографії. Тому сучасний стан розвитку історичної науки в Україні відзначений прагненням дослідників переосмислити існуючі в історіографії оцінки, відмовою від певних стереотипів з проблеми історії жандармсько-поліційної системи в українських губерніях Російської імперії XIX – початку XX ст.. Комплекс проаналізованих нами досліджень включає історіографічні напрацювання українських та зарубіжних дослідників, зокрема, російських, і відповідно до загальноприйнятої періодизації хронологічно поділяється три періоди: дорадянський, радянський (1917 – 1920 рр.; 1920-1930 рр.; 1930 – перша половина 1950-х рр.; 1950 – середина 1980-х рр.; середина 1980 – 1991 рр.) та сучасний (науковий доробок українських та зарубіжних дослідників-поліцеїстів), які вирізняються різними методологічними підходами та оцінками діяльності інституту транспортної жандармерії залізниць в українських губерніях Російської імперії. Так, історіографія дорадянського періоду має в першу чергу джерельну цінність, оскільки представлена роботами службовців ОКЖ. В історіографії радянського періоду виділяємо підперіоди, коли висвітлення та оцінки діяльності спеціальних підрозділів правоохоронних органів царської Росії обумовлювались суспільно-політичними процесами, що розгортались в СРСР. Так, для радянської історіографії 1920-1950 рр. характерним є розкриття окремих аспектів діяльності жандармсько-поліційної системи й переважно негативна її оцінка; період 1950-1980 рр. вирізняється залученням нового масиву архівних матеріалів, більш об'єктивним підходом при дослідженні проблеми. Період середини 1980-х рр. – початку 1990-х рр. став якісно новим в історіографії проблеми, започаткувавши відмову від марксистсько-ленінської парадигми та перехід до нових методологічних підходів при висвітленні проблеми. Сучасна українська історіографія дослідження історії жандармсько-поліційної системи в українських губерніях Російської імперії відзначена

зростаючим інтересом дослідників до висвітлення різних аспектів регіональної історії в діяльності імперських правоохоронних структур та їхніх підрозділів.

Об'єктивність, повнота та системність наукового історичного дослідження ґрунтується на залученні різнопланових та різновидових джерел. У зв'язку з цим комплекс наявних джерел склав такі групи: 1) нормативно-правові акти та діловодні документи; 2) статистично-довідкові матеріали; 3) документи особового походження (мемуаристика).

Кількісно найбільш об'ємний є комплекс нормативно-правових актів та діловодних документів: а) законодавчі акти (іменні імператорські укази); б) підзаконні акти міністерства внутрішніх справ (укази Сенату, циркуляри, правила, інструкції); в) діловодна документація Штабу Окремого корпусу жандармів; г) діловодна документація департаменту поліції; д) діловодна документація ЖПУЗ), які дозволили документально відтворити особливості процесу становлення та діяльності жандармських поліцейних управлінь залізниць у Російській імперії другої половини XIX – початку XX ст. Організаційні особливості та регіональні аспекти діяльності транспортної жандармерії залізниць України дозволили проаналізувати документи фондів ЦДІАУК. Мемуарна література, не зважаючи на суб'єктивність та упередженість авторів, дозволила висвітлити повсякденне життя жандармів ЖПУЗ українських губерній Російської імперії.

Високий рівень інформативності та достовірності, видове різноманіття джерельної бази забезпечило різновекторність перевірки наявних фактів, неухильного дотримання наукової об'єктивності та повноцінного виконання поставлених завдань та мети дослідження.

РОЗДІЛ 2. ТРАНСПОРТНА ЖАНДАРМЕРІЯ УКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЙ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ

2.1. ЖПУЗ України в системі ОКЖ Росії: етапи розвитку та організаційно-правові засади діяльності

З французької мови, як зазначають сучасні енциклопедичні та спеціалізовані словники, термін «жандарм» (*gensd'armes*) означає «люди зброї» [304, с.138], «озброєні люди» [340, с.492], «солдат поліції» [382, с.89]

У 1445 р., у Франції, вперше в світовій військовій практиці королем Карлом VII було вжито термін «жандарм» щодо заснованої ним першої в країні регулярної кінноти, наказавши у кожній королівській (ордонансній) роті мати в своєму складі не менше 100 жандармів, т.б. важкоозброєних дворян. Згодом термін «жандарм» набуває іншого значення: ним у арміях Франції та Пруссії стали називати військовослужбовців спеціальних полків воєнної поліції [382, с.68].

Вперше жандармерію, як особливий вид державної поліції, організований на військових засадах, було сформовано під час Великої Французької революції, у 1791 р., для спеціального нагляду за внутрішнім порядком [382, с.69].

Перші жандармські формування в Російській імперії з'явилися у 1792р.: цесаревич Павло Петрович у складі свого військового підрозділу в Гатчині заснував кінний загін, який називали кірасирським або жандармським полком. З початком царювання Павла I, у 1796 р., цей підрозділ було включено до складу лейб-гвардії кінного полку [382, с.67]. У 1817 р. у складі Окремого корпусу внутрішньої варті було сформовано дивізіони кінної міської поліції – жандармерії внутрішньої варті [382, с.67].

Друга чверть XIX ст. в історії Російської імперії – це період подальшої централізації державного управління на всіх рівнях з посиленням особистої ролі імператора у розробці та прийнятті рішень [320, с.142]. Однією із

складових цього процесу стала реорганізація діяльності Особливої канцелярії міністерства внутрішніх справ, завдання якої, згідно з таємною інструкцією імператора Миколи I, полягало у нагляді за суспільними настроями, за чутками, що поширювались, шпигуванні за іноземцями, що викликали підозру, контролі за діяльністю самих чиновників поліцейного відомства [320, с. 143]. Згодом на її основі було створено «Третє відділення Особистої Його Імператорської Величності Канцелярії», «як вищої поліції», інституції, яка на відміну від попередніх відомств у сфері політичного розшуку, мала опиратися вже на існуючу систему жандармських підрозділів [320, с.143]. 25 червня 1826 р. призначено «генерал-ад'ютанта і кавалера» О. Бенкендорфа шефом жандармів, підпорядкувавши практично всі (за виключенням гвардійського напівескадрону) жандармські частини та підрозділи (яких на 1826 р. нараховувалось 59) [371, с.266].

У вересні 1826 р. було видано перший нормативно-правовий документ – інструкцію для офіцерів штабу Корпусу жандармів, в якій не тільки визначалось поняття «жандармерії», як інструменту імперської влади, а вперше було зафіксовано основні обов'язки та повноваження жандармів [76, с.396].

1 липня 1836 р. Корпус жандармів реорганізовано в Окремий корпус жандармів. Територіально імперію вже було поділено на 8 жандармських округів, в яких існували окружні жандармські управління [77, с.772]..

40-ві рр. XIX ст. в Росії характеризувались як розгортанням будівництва мережі шляхів залізничного сполучення, так і породженням цілого ряду негативних явищ, притаманних бюрократії тогочасної Російської імперії: привласненням чиновниками державних коштів, їхнє нецільове використання, спекуляції, приписки. Відповіддю влади стало розпорядження від 15 березня 1844 р. за № 365, імператора Миколи I про створення Окремого поліцейного управління Санкт-Петербурзько-Московської залізниці [451, с.43]. До обов'язків якого входив контроль за найманими робітниками на будівництві залізниць, створення належних

побутових умов для них, забезпеченням у достатній кількості калорійного та якісного харчування, своєчасного надання медичної допомоги та нарахуванні і виплаті підрядчиком без затримок заробітної плати [467, с.26].

Отже, царський уряд прагнув створити належну систему правоохоронних органів з контролю за діяльністю підприємців-роботодавців по матеріальному забезпеченню, фінансованого державою залучення до будівництва доріг робітників. В. Панько, зауважує, що здійснюючи об'їзди ділянок під час будівництва Санкт - Петербурзько - Московської залізниці, жандармам залізниць доводилось врегульовувати конфлікти між адміністрацією та найманими робітниками [474, с.10]. Жандармські ескадрони та окремі залізничні команди підпорядковувались відомству шляхів сполучень [400, с.80].

Залучення жандармів до забезпечення правопорядку на будівництві залізниць, як зазначає сучасний білоруський дослідник О. Мурашко, обумовлювалось тим фактом, що лінії залізниць будувались на території різних губерній та повітів, досить віддалено від населених пунктів. Тому екстериторіальні жандармські команди і ескадрони, що вирізнялись мобільністю, найбільш підходили, у порівнянні з територіальними підрозділами поліції, для виконання завдання з охорони правопорядку на залізницях [446, с.53].

60-ті рр. XIX ст. відзначені широким розгортанням залізничного будівництва, реорганізацією Корпусу жандармів та подальшими заходами, спрямованими на підвищення ефективності діяльності ПУЗ в Росії й пов'язані з добою, обумовленою поразкою Росії у Кримській війні (1853 – 1856 рр.), – «Великих реформ» 1860 – 1870-х рр. XIX ст., яка мала своїм наслідком модернізацію усіх сфер життя самодержавної Росії.

Процеси наздоганяючої модернізації у Російській імперії, як відзначає В. Литвин, відбувалися двома шляхами: ініційованими урядом імператора Олександра II комплексом реформ та розгортанням промислового

перевороту, що сприяв трансформації традиційного аграрного суспільства в індустріальне [363, с.240].

Україна опинилась в епіцентрі процесу наздоганяючої модернізації, що супроводжувався розбудовою залізничної мережі, яка мала посприяти вирішенню економічних та військово-стратегічних завдань. У 50-60-х рр. XIX ст. з'являються перші залізниці в Україні. Так, розбудова першої діючої залізниці, на якій використовувались паротяги, була пов'язана з подіями Кримської війни, коли під час облоги Севастополя військами союзників британці за сім тижнів збудували залізницю на паровій тязі від Балаклави до Сапун-гори, довжина колії якої разом із відгалуженнями становила 22,5 км. [436, с.168]. Після закінчення війни, англійські війська залишили Балаклаву, розібравши побудовану залізницю та продавши її Туреччині.

Наступним етапом розбудови залізниць в Україні стало будівництво Львівсько-Перемишельської залізниці (довжиною 97,6 км) в Австро-Угорщині (збудована упродовж 1859-1861 рр.), поява якої також зумовлена, як воєнно-стратегічними міркуваннями та урядово-адміністративними інтересами австрійського уряду, так і економічними [436, с.168].

Першою великою залізницею на території Наддніпрянської України у 1865 р. стала Одесько-Балтська залізниця завдовжки 213 км., поява якої також була пов'язана з економічною доцільністю: нове залізничне сполучення з'єднувало Одеський порт із Подільською губернією та її зерновиробництвом [436, с.169].

Починаючи з 1866 р., уряд Росії через відсутність коштів на будівництво залізниць здійснював за допомогою концесій, залучаючи до цієї справи акціонерні товариства. В цей же час уряд гарантував їм прибутки на акції та облігації залізничних позик і брав на свій рахунок всі їхні збитки. Протягом 1866 – 1879 рр. в Наддніпрянській Україні було прокладено понад 4,5 тис. верст залізничних колій [88, с.199].

Виклики суспільно-політичного життя у добу «Великих реформ» в Росії 60-80 - ті рр. XIX ст. (зростання актів терору, невдала спроба замаху на

імператора Олександра II студента Д. Каракозова (квітень 1866 р.), польського емігранта А. Березовського (травень, 1867 р.)), масштабне реформування системи правоохоронних органів, яке було пов'язано з проведенням поліційної (1862 р.), судової (1864 р.), міської (1870 р.) реформ та реформи жандармерії графа П. Шувалова (1866-1867 рр.), обумовили й зміни у формах діяльності правоохоронних органів з організації безпеки на залізницях Російської імперії. Так, 27 липня 1861 р. було затверджено «Положение о полицейских управлениях на Санкт-Петербургско-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорогах», за яким всі поліційні управління залізниць, жандармські ескадрони та окремі залізничні команди реорганізовувались у жандармські поліційні управління залізниць: «...для поліційного нагляду за залізницями створювалися особливі для кожної залізничниці поліційні управління до складу яких входили чини Корпусу жандармів» [467, с.33]. Повноваження ЖПУЗ передбачали: контроль за чітким виконанням підрядниками та найманими працівниками взаємних обов'язків, забезпечення правопорядку та охорони майна на залізничних станціях, розгляд скарг робітників, підрядників, службовців, пасажирів, проїжджих, осіб, що проживали на залізничних станціях, забезпечувати паспортний контроль [286, с.131]. Ця дата є початком історії транспортної жандармерії як окремого жандармсько-поліційного органу в системі правоохоронних органів Російської імперії, який однак перебував ще у віданні органів міністерства шляхів сполучень, підпорядковуючись безпосередньо цивільним чиновникам – інспекторам відповідних залізниць. А тому «офіцерський склад поліційних управлінь залізниць шеф жандармів узгоджував з начальником Головного управління шляхів сполучень, тоді як нижчі рангом призначались безпосередньо Штабом корпусу жандармів [467, с.34].

До 1866 р., окрім військовослужбовців поліційного управління залізниць, контроль за безпекою на залізницях здійснював інститут інспекторів експлуатації залізниць та контролю за приватними залізницями,

які підпорядковувались головному інспектору міністерства шляхів сполучень. Така різна відомча підпорядкованість правоохоронних інституцій на залізницях ускладнювала організацію безпеки та охорони правопорядку, як на діючих, так і на залізницях, що будувались. Розв'язати цю проблему вдалося у ході реорганізації Корпуса жандармів, ініційовану і проведену Особливою комісією «для обговорення питань і визначення заходів з перетворення Корпусу жандармів», створеною графом П. Шуваловим, яка у відповідності до схваленої спеціальної програми відновила самостійність усіх жандармських підрозділів, вилучивши їх з підпорядкування іншим відомствам та забезпечивши подальшу централізацію в системі жандармерії та утворення ЖПУЗ. У відповідності до указу імператора Олександра II, ініційованого генерал-ад'ютантом, начальником Третього відділення, графом П. А. Шуваловим, у грудні 1866 р., жандармсько-поліцейські управління залізниць було підпорядковано ОКЖ й на них покладалось, крім наглядових обов'язків поліції, ще обов'язки політичної поліції. Кадрове забезпечення, порядок проходження служби, відповідальність жандармів залізниць віднині залежали безпосередньо від очільників ОКЖ. Взаємовідносини з адміністрацією залізниць обмежувались тим, що чини ЖПУЗ: «...зобов'язані були виконувати усі адресовані їм приписи міністра шляхів сполучень; виконувати усі законні вимоги залізничної інспекції... у разі неможливості виконання, жандарми зобов'язувалися повідомляти про це своє керівництво; у разі виявлення порушень зі сторони жандармів, інспектори залізниць мали право повідомляти про це шефа жандармів...» [446, с. 52].

Отже, з січня 1867 р. шеф жандармів П. Шувалов усі ЖПУЗ підпорядковує Штабу Корпусу жандармів, по-суті вилучивши їх з-під влади цивільного відомства та безпосередньо підпорядкувавши жандармському відомству Російської імперії. Такі заходи шефа жандармів фактично завершили створення єдиної централізованої в управлінні вертикалі системи жандармських органів, подолавши їхню різновідомчу підпорядкованість.

Подальшим кроком, спрямованим на удосконалення діяльності жандармських поліцейних управлінь залізниць стало затвердження 16 березня 1867 року «Порядку учреждения жандармського надзора на вновь строящихся железных дорогах», яким передбачалось що жандармське поліцейне управління залізниць має бути створено на залізничній ділянці у 2000 верст, яка у свою чергу поділяється на 10 ділень по 200 верст кожна, контроль над якими мають забезпечувати жандармські поліцейні відділення відповідного жандармського управління [395, с.32].

Відповідно до затвердженого «Порядку...», «Височайшим повелінням» формувався кадровий склад ЖПУЗ, який складався з начальника жандармського поліцейного управління залізниць, зі старших офіцерів ділень (один на кожні 200 верст), унтер-офіцерів (на кожну станцію по два, а в столицях губерній по три особи). ЖПУЗ виконували жандармські та поліцейські функції на залізницях: перевіряли благонадійність залізничних робітників та службовців, здійснювали нагляд за зборами та мітингами, книжковою та газетною торгівлею в районах залізничних станцій [395, с.32].

9 вересня 1867р. було затверджено «Положение о Корпусе жандармов», яке законодавчо закріплювало штатно-організаційні зміни у відомстві жандармів: «...Корпус складався з Головного управління та управлінь Кавказького, Варшавського та Сибірського округів, 56 губернських управлінь, 50 повітових управлінь Північно-Західного краю, агентурного складу, Петербурзького та Московського дивізіонів, 13 кінних команд та жандармських поліцейних управлінь залізниць»[80, с.67].

Згідно зі статтями «Положения» (1867 р.), ЖПУЗ безпосередньо включались, як військово-поліцейний незалежний у своїй діяльності від місцевої адміністрації підрозділ, до Корпусу жандармів, підпорядковуючись його керівництву – Штабу корпусу. Відповідно «...у своїй діяльності вони мали керуватися не тільки загальнодіючими нормами чинного законодавства, а наказами та розпорядженнями свого безпосереднього начальства» [395,

с. 42]. Варто зазначити, що «Положение» (1867 р.) не тільки визначало організаційну структуру Корпусу жандармів, а й нормативно регламентувало діяльність підрозділів Корпусу, визначаючи їхні повноваження та компетенцію, завдання та основні напрямки діяльності. На початковому етапі ЖПУЗ підпорядковувались II відділенню, а з 1893 року – III відділенню Штабу Корпусу [429, с.29].

За оцінкою, сучасних російських правознавців, «Положение» (1867 р.) відрізнялось від «Положения» (1836 р.) високим рівнем нормативної врегульованості діяльності жандармського відомства, охопивши практично всі сфери, й фактично ліквідовувало окружну жандармську систему [467, с.42].

Подальша розбудова залізничної мережі Російської імперії, насамперед в українських губерніях, мала посприяти вирішенню економічних та військово-стратегічних завдань та обумовила запровадження на них жандармсько-поліційного нагляду.

З 1868 р. жандармсько-поліційний нагляд запроваджується на залізницях України, що було пов'язано з активним будівництвом Одесько-Балтської, Балто-Єлисаветградської та Києво-Балтської залізниць та Курсько-Київської ділянки Московсько-Київської залізниці. Іменними імператорськими указами від 26 червня, 29 вересня і 14 грудня 1868 р. на території сучасної України з'явилися перші жандармсько-поліційні управління залізниць, зокрема: ЖПУ Курсько-Київської залізниці, та ЖПУ Києво-Одеської залізниці (з гілками до Тирасполя, Єлисаветграда, Бердичева і Волочиська). Згідно з цими указами формувався штат ЖПУЗ, визначались права та повноваження начальників ЖПУЗ, підконтрольна зона залізничного відчуження [86, с.892].

1869 р. у зв'язку з подальшою розбудовою нових гілок Києво-Одеської залізниці від Єлисаветграда до Кременчука та від Одеси до Кишенева збільшується штат ЖПУ Києво-Одеської залізниці та ЖПУ Курсько-Київської залізниці, останнє у зв'язку з будівництвом Курсько - Харківсько - Азовської залізниці (від Курська до Харкова та від Харкова до Таганрогу та

Ростову), яка сполучалась з Московсько-Київською на станції Курськ імператорським указом № 47275 від 2 липня 1869 р. було перейменовано у ЖПУ Московсько-Київської і Курсько-Азовської залізниці [93, с.696].

Таким чином, на початок 1870 р. на залізницях України функціонувало 2 ЖПУ – Києво-Одеської (6 відділень із штатом 134 унтер-офіцери) та Московсько-Київської і Курсько-Азовської залізниць (5 відділень, у штаті 1 ад'ютант і 108 унтер-офіцерів).

70-ті рр. XIX ст. в українських губерніях Росії відзначені подальшим інтенсивним будівництвом залізниць, особливо в промислових районах Південного Сходу сучасної України, збільшенням актів терору народницьких організацій та новою реорганізацією в діяльності жандармських поліцейних управлінь на залізницях, обумовленою прийняттям «Правил о порядке действий чинов Корпуса жандармов по исследованию преступлений» (1871 р.) або відомих як «закон 1871 р.». Нововведені «Правила», як вказує радянський дослідник М. Єрошкін, наділяли військовослужбовців транспортної жандармерії повноваженнями здійснювати досудове розслідування, в тому числі у «справах політичних» [343, с.235], що значно розширило їхні можливості, наділивши повноваженнями загальної поліції. У «законі 1871 р.» зазначено, що «жандарми ЖПУ на залізницях мають у обов'язковому порядку інформувати органи прокуратури та судового слідчого про всі правопорушення; до прибуття судового слідчого на місце злочину повинні виконати всі дії досудового розслідування, розпочавши процедуру або самостійно, або за поданням прокурора» [281, с.24].

Подальше будівництво залізниць в Україні упродовж 1870-х рр. супроводжувалось розширенням кількості підрозділів транспортної жандармерії. Так, у зв'язку з будівництвом залізниць від Кишинева до р. Прут і від Кременчука до Харкова збільшено штат ЖПУ Києво-Одеської залізниці (березень 1870 р. додано 2 відділення та 34 унтер-офіцери), а ЖПУ Московсько-Київської і Курсько-Азовської залізниці, зі збільшенням його штату (додано 3 відділення та 70 унтер-офіцерів), підпорядковано залізничну

лінію, що сполучила металургійний завод Юза з залізничною станцією Костянтинівською Курсько-Харково-Азовської залізниці (з 1871 р. його перейменовано на ЖПУ Московсько-Київської і Курсько-Азовської залізниці з Костянтинівською гілкою); у зв'язку з будівництвом Московсько-Брестської залізниці сформовано ЖПУ Московсько-Брестської залізниці, яке з початком експлуатації залізниць від Москви до Ярославля і від Бреста до Києва перейменовано ЖПУ Ярославсько-Брестської і Брестсько-Київської залізниць [446, с.54]. У свою чергу, останнім було реорганізовано ЖПУ Вологодсько-Ярославсько-Московської і Московсько-Брестсько-Київської залізниць (липень, 1871 р.) [446, с. 54]. З 1872 р. повноваження ЖПУ Московсько-Київської і Курсько-Азовської залізниці з Костянтинівською гілкою) тимчасово поширюється на Лозово-Севастопольську залізницю, яка ще будувалась [111, с.424-425].

Варто зауважити, що фінансове та матеріальне забезпечення штату, що збільшувався, та запровадження нових підрозділів транспортної жандармерії (ЖПВЗ) на ділянках, що будувались чи вводились в експлуатацію, здійснювалося за рахунок приватних інвесторів-забудовників. Так, концесія на будівництво Києво-Брестської залізниці була затверджена законом № 48295 від 27 квітня 1870 р. Будівництво та створення акціонерного товариства брав на свій рахунок дійсний статський радник О. Рябінін. Будівництво Брестського напрямку відіграло досить серйозну роль у розбудові мережі українських залізниць в цілому, оскільки інвестор зобов'язувався: «...придбавши ділянку від Києва до Жмеринки 253 в., з гілкою від Козятину до Бердичева (всього 278 в.)...побудувати власним коштом на свій страх і ризик нове залізничне сполучення від Бердичева до Брест-Литовська з гілкою-з'єднанням із австрійською Лемберго-Бродською залізницею (535 в.)...Товариство має надати кошти на створення та функціонування ЖПУЗ...»[96, с.545].

Чинник, що впливав на розбудову транспортної жандармерії в Україні, появі нових підрозділів та інституцій в її складі, був пов'язаний з

геополітичним фактором, зокрема з особливостями формування залізничної мережі в складі могутніх на той час європейських монархій – Росії та Австро-Угорщини, між якими точилася боротьба за поділ ринків збуту. З одного боку, Австро-Угорщина висувала постійні територіальні претензії, що загострювало протистояння двох військових блоків. З іншого боку, посилення економічної могутності цих країн вимагало розширення обміну товарів, як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, зокрема з використанням території України.

Отже, упродовж другої половини 1860-х - початку 1870-х рр. розбудовуються залізниці (основні лінії: Бірзула-Знам'янка (рух відкритий 1868 р.); Козятин-Київ (1870 р.); Жмеринка-Волочиськ (1871 р.); Одеса-Ковель (1865-1873 рр.); Здолбуново-Радзівилів (1874 р.); Роздільна-Унгені (1865 р.); Ковель-Брест (1873 р.), Брест-Граєво-Прусський кордон (1873 р.), Млава-Ковель (1877 р.); Бендери-Рені (1877 р.), що розширяли торгово-економічні відносини Російської імперії з європейськими країнами, забезпечуючи залізничне сполучення з Австро-Угорщиною, Пруссією, Румунією. Так, 1873 р. було укладено конвенцію на будівництво залізничного сполучення між Російською імперією та Румунією, що вмотивовувалось «...бажанням розширити торгову співпрацю між країнами...»[99, с.881].

Така інтеграція вітчизняних залізничних мереж з залізницями інших держав вносила корективи в організацію діяльності, як жандармських поліцейних управлінь на залізницях, так і їхніх відділень. 1872 р. указом імператора запроваджувалась посада помічника начальника ЖПВ на залізниці. Помічник начальника прикордонного відділення забезпечував організацію паспортного контролю на прикордонних залізничних станціях. Помічниками начальника відділення були офіцери у званні ротмістра або полковника. На пунктах прикордонного контролю залізничного відділення відповідного ЖПУ на залізниці під командою помічника начальника прикордонного відділення, у відповідності до штату управління, також були

військовослужбовці прикордонних частин та місцевих ГЖУ, направлених для проходження служби у відповідному відділенні ЖПУ на залізниці: «...Із 12 офіцерів додаткового штату ГЖУ, наказом по військовому відомству 1871 р. (50091)... включити до штату ЖПУЗ в Царстві Польському, 1 – в штат ЖПУ С-Петербурзько-Варшавської залізниці, 1 – до штату ЖПУ Києво-Одеської залізниці, назначивши їх помічниками начальників прикордонних відділень цих управлінь...Зарплата «помічникам» по чину, додаткова платня по 400 руб, столових по 300 руб., на найм писарів по 120 руб., на канцелярію по 50 руб. на найм прислуги: ЖПУЗ С-Петербурзько-Варшавської і Києво-Одеської залізниці – по 96 руб., ЖПУЗ, а у Царстві Польському – по 171 руб. 42 коп. в рік кожному...» [109, с.8].

Бурхливе будівництво нових залізниць, введення в експлуатацію нових ділянок на діючих залізницях (протяжність залізниць в українських губерніях складала 3345 в.) супроводжувалось їхнім включенням до вже існуючих відділень та управлінь або створенням нових відділень, що ускладнювало роботу жандармів на залізницях, зменшуючи її ефективність і вимагало подальшого удосконалення в діяльності транспортної жандармерії в цілому. Тому у березні 1873 р. відбувається реорганізація вже існуючих ЖПУЗ шляхом оптимізації їхньої структури й утворенням 8 нових ЖПУЗ в системі транспортної жандармерії імперії, яким підпорядковувались діючі та залізниці, що мали бути здані в експлуатацію і мали контролювати рівну протяжність залізничних шляхів сполучень [112, с.306].

Отже, у ході реорганізації 1873 р. транспортної жандармерії у Російській імперії ЖПУ Московсько-Київської і Курсько-Азовської залізниці з Костянтинівською гілкою перейменовано в Орловське ЖПУЗ, а ЖПУ Києво-Одеської залізниці – у Київське ЖПУЗ (1873-1893 рр.) й утворено Харківське ЖПУЗ (1873-1906 рр.). В українських губерніях діяло 2 новосформованих жанадармсько-поліційних управлінь залізниць: Київське ЖПУЗ зі штаб-квартирою у м. Київ (8 відділень, 182 унтер-офіцери), яке контролювало Московсько-Київську, частину Курсько-Харково-Севастопольської, Києво-

Одеської залізниць та Харківське ЖПУЗ зі штаб-квартирою у м. Харків (8 відділень, 229 унтер-офіцери), якому були підвідомчі частина Курсько-Харково-Севастопольської, Харково-Миколаївська, Знам'янсько-Миколаївська залізниці.

Ці зміни в діяльності підрозділів транспортної жандармерії обумовили зміни у нормативно-правовій базі. У червні 1873 р. змінено статті 315, 318, 319 «Положение Главного управления Корпуса жандармов» (1867 р.), що визначали повноваження ЖПУЗ. Відтепер начальник ЖПУЗ зобов'язувався особисто здійснювати об'їзд підконтрольних йому територій 1 раз у два місяці (раніше 1 в місяць); крім нього додатковий об'їзд (1 раз на місяць) мали проводити дільничні офіцери ЖПУЗ. Важливу поправку було внесено до ст. 319 [114, с.63-65], за якою жандарми ЖПУЗ мали виконувати свої функції у чітко визначеному для них новій залізничній адміністративній одиниці – залізничному районі, що як зазначає старший ад'ютант Штабу ОКЖ, полковник О. Федоров включав одну або декілька залізниць, але з розрахунку, що контрольована територія жандармським поліційним управлінням залізниць не мала перевищувати 2000 верст (3340 км) [286].

1875 р. Корпус жандармів перетворено в Окремий корпус жандармів (далі ОКЖ). Відповідно змінювались функції його інститутів. Згідно циркуляру № 52 від 5 грудня 1875 р., офіцери транспортної жандармерії за необхідності проведення додаткових слідчих дій поза межами залізничного району зобов'язані були передавати начальникам місцевого ГЖУ матеріали розпочатого попереднього розслідування [281, с.23].

У другій половині 1870 – на початку 1880 –х рр. в Україні відбувалося подальше залізничне будівництво і відповідно розширювалися штати підрозділів транспортної жандармерії: штат Харківського ЖПУЗ збільшено ще на 3 відділення (всього вже діяло 14 відділень), та введено 70 унтер-офіцерів, загальна кількість яких склала 369 чол. (контролювали Сумську ділянку Харково-Миколаївської залізниці, Донецьку кам'яновугільну залізницю), Київського – 2 відділення (всього вже діяло 10 відділень), 76

унтер-офіцерів, загальна кількість яких склала 260 чол. (контролювали Фастівську залізницю з гілками на Шполу і Черкаси, Бендеро-Галацька військова залізниця) [66]. У 1878 р. шляхом об'єднання Києво-Брестської, Брестсько-Граєвської та Одеської залізниць було утворено Товариство Південно-Західних залізниць, залізничну мережу якого контролювали офіцери Київського ЖПУЗ, що фінансувалося, згідно імператорського указу, коштом Товариства [137, с.649].

Друга половина 80-х рр. ХІХ ст. характеризувалась посиленням державного регулювання у сфері залізничного транспорту, активізацією процесу викупу урядом залізниць, контрольованих приватними підприємцями (масштабний процес одержавлення залізниць тривав з 1881 по 1900 рр., протяжність державних залізниць склала 10920 верст, від загальної довжини залізничної мережі Російської імперії – 32580 верст) та наростанням політичного терору з боку революціонерів-радикалів наприкінці 1870 – початку 1880-х рр.(зокрема, серією зухвалих терористичних актів (2 квітня 1878 р. – невдалий замах на імператора Олександра ІІ; травень 1878 р. – вбито начальника Одеського ГЖУ Г. Гейкінга; 4 серпня 1878 р. вбито шефа жандармів М. Мезєнцева) та прийняттям царським урядом низки законів, які посилювали боротьбу з терором. Політичний терор змусив правоохоронні органи розробляти нові, ефективні методи попередження терористичних актів.

1 вересня 1878 р. затверджено тимчасові «Правила об особых мерах к ограждению общественного спокойствия» (діяли тимчасово до 1881 р.), які у порівнянні з «Положенням» (1871 р.) значно розширювали адміністративні повноваження жандармів, посилюючи їхню роль у боротьбі з радикальною політичною опозицією.

Циркуляр №120 Штаба Окремого Корпусу жандармів (від 20 вересня 1878 р.) роз'яснював нормативне застосування тимчасових «Правил» військовослужбовцями ЖПУЗ. Так, офіцери транспортної жандармерії мали «право арешту осіб, які підпадали під підозру у вчиненні антидержавних

дій», а також «осіб, які можуть бути притягнуті до відповідальності за участь у масових безпорядках чи виступах політичного характеру». При цьому, жандарми ЖПУЗ могли не лише заарештовувати, але й «самочинно, без санкції прокурора, застосовувати адміністративні покарання (зокрема, висилку на заслання)». Зазначалось, також що «рішення про адміністративне заслання приймається за спільним його узгодженням шефом жандармів та міністром внутрішніх справ» [467, с.49].

25 вересня 1878 р. ЖПУЗ отримали таємний циркуляр № 137 шефа жандармів, в якому конкретизувалось застосування основних норм тимчасових «Правил», зокрема, «застерігалось від дій, які б підривали довіру у людей та суспільстві не тільки до жандармерії, а до уряду в цілому»; зазначалось, що адміністративного впровадження жандармами залізниць має відповідати таким вимогам закону: «...слідчі дії мають проводитися лише при наявності відповідної постанови, яка обґрунтовувала б правомірність дій щодо осіб, які підозрюються у протиправних діях; при обшуку затриманої особи та обшуку її помешкання має бути складено відповідний протокол; затримані та свідки особистими підписами засвідчують протокол допиту; затриманим особам мають бути надані для ознайомлення речові докази; затриманий має бути особисто ознайомлений з постановами про арешт, про звільнення, про завершення розгляду справи; постанова щодо завершення розгляду справи має бути обґрунтованою» [467, с.50].

На початку 1880 - х рр. у зв'язку з подальшою централізацією в системі управління правоохоронними органами Російської імперії, утворенням Департаменту поліції, якому підпорядковано було загальну й політичну поліцію, ліквідовувалось III відділення, міністр внутрішніх справ стає Шефом ОКЖ, заступник міністра – командиром ОКЖ, на жандармерію покладено повноваження загальної поліції.

У своїх спогадах сучасник тих подій офіцер охоронного відділення А. Мартинов відмічав: «цей період для офіцерів транспортної жандармерії став одним з найтяжчих та прикрих за весь час функціонування. Департамент

поліції вимагав виконання численних приписів багато чисельних циркулярів, від виконання яких прямо залежала кар'єра військовослужбовця...» [295, с.248].

Зміни у діяльності міністерства внутрішніх справ та ОКЖ вимагали подальшого розмежування функцій ГЖУ та ЖПУЗ. Циркуляр міністра внутрішніх справ №146 (від 26 січня 1881 р.) чітко визначав функції ГЖУ та ЖПУЗ. Офіцери транспортної жандармерії не мали доступу до конфіденційної інформації щодо персональних даних учасників революційного руху, тому не могли кваліфіковано провести досудове розслідування, у зв'язку з цим досудові дії доручалось проводити офіцерам ГЖУ, офіцери ЖПУЗ мали право вести досудове розслідування лише у справах «образ їх Величностей» [447, с.208-209]. Цьому ж мало сприяти положення «О мерах к охранению государственного порядка и общественного спокойствия» (або «закону 14 серпня 1881 р.»), яке чітко врегульовувало права та обов'язки офіцерів транспортної жандармерії на етапі досудового розслідування, фактично наділивши офіцерів ЖПУЗ повноваженнями загальної поліції [139, с.261-263].

Одним з найбільш пріоритетних завдань військовослужбовців транспортної жандармерії була організація безпеки пересування залізницею імператорської родини й вищих посадових осіб, яке покладалося на транспортну жандармерію, що значною мірою розширювало повноваження військовослужбовців ЖПУЗ [447, с.208]. 1883 р. затверджено «Инструкцию чинам общей полиции для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности, а также императорских поездов», яка зобов'язувала жандармів під час проїзду потягу «високих та високопоставлених осіб» запроваджувати особливі заходи щодо їхньої охорони з метою попередження «...будь-яких спроб заподіяти аварію або зупинку потягу за допомогою заздалегідь підготовлених робіт, як-то: мінування, розбирання шляху, підкопу під залізничним полотном, пошкодження моста та ін...» [74, с.1039]. Охорона залізничного покриття, включаючи всі будівлі, покладалася на ЖПУЗ. З цією

метою додатково залучалися частини регулярних військ. Попередньо перед проїздом потягу по довжині визначеної залізничної ділянки розставлялися жандарми та рядові військовослужбовці строкової служби, направлені у розпорядження очільнику ЖПУЗ, а зону залізничного відчуження контролювала загальна поліція [446, с.51].

1885 р. затверджено «Общий устав железных дорог», який фактично став «спеціальним залізничним законом» і значно розширював повноваження транспортної жандармерії. Згідно р. 3, ст.183 «Статуту», військовослужбовцям ЖПУЗ надавалися права й обов'язки загальної поліції для здійснення охорони правопорядку, та забезпечення громадської безпеки у районі дії ЖПУЗ. Попри те, що «Статут» фактично визначив правове становище транспортної жандармерії, чітко окресливши сферу діяльності, обов'язки та взаємодію ЖПУЗ з іншими підрозділами імперської правоохоронної системи. Разом з тим, одним і недоліків цього була відсутність процесуальних норм щодо порядку застосуванням військовослужбовцями транспортної жандармерії своїх нових повноважень. Тому їх діяльність у подальшому регламентувалась численними наказами, циркулярами, розпорядженнями Департаменту поліції та Штабу ОКЖ. Так, у серпні 1885 р. Штаб ОКЖ видав циркуляр начальникам ЖПУЗ, яким під час зупинки потягів «високих та високопоставлених осіб» зобов'язував жандармів на залізничній платформі пильно стежити не за потягом, а за особами, що перебувають на пероні [281]. Згідно циркуляру штабу ОКЖ від 28 серпня 1885 р. № 4390, «...головне призначення залізничної поліції – організація безпеки та правопорядку у районі залізничного відчуження...». Виконання цих обов'язків вимагало від військовослужбовців транспортної жандармерії особливої пильності і кмітливості, під час зупинок пасажирських потягів, коли виникали великі скупчення людей, що могло спричинити порушення правопорядку а також скоєння проступків і злочинів» [281].

1885 р. було посилено штат ЖПУЗ. У листопаді 1885 р. до складу ЖПУЗ вводилась посада вахмістра, який призначався з унтер-офіцерів [147, с.481].

Його обов'язками було: ознайомлювати солдатський склад з наказами вищестоящих командирів, проведення занять з унтер-офіцерами. За відсутності начальника відділення, він мав право перечитувати службову кореспонденцію (листи, телеграми), розпечатувати службові пакети, адресовані начальнику ЖПВЗ, а в особливих випадках, коли необхідно було прийняти термінове рішення, мав право замінити відсутнього начальника відділення. Вахмістр також ніс відповідальність за належний стан збереження державного майна, а також обмундирування всіх унтер-офіцерів [286].

З будівництвом нових, розширенням мережі діючих залізниць, збільшенням кількості відділень та зростанням протяжності залізничних районів підпорядкованих ЖПУЗ 1887 р. виокремлено та утворено нові ЖПУЗ, з новим районуванням у їхньому складі, зокрема й на залізницях українських губерній. Подальша розбудова Одеської, Катерининської, Знам'янсько-Миколаївської та Ромни-Кременчуцької, Харково-Лозово-Севастопольської залізниць вимагали змін у статусі Кременчуцького відділення Харківського ЖПУЗ, що контролювало ділянку Голіщино – Єлисаветград (протяжність 163 версти), перетворення його у нове ЖПУЗ, якому підпорядковувалися б залізниці та залізничні райони, які були у віданні Харківського ЖПУЗ: Харків – Голіщино (Полтавське ЖПВЗ) Ромни-Кременчук (Ромни-Кременчуцьке ЖПВЗ), Знам'янка – Миколаїв (Миколаївське ЖПВЗ), Мерефа – Ворожба (Сумське ЖПВЗ), Долинське – Катеринослав (Катеринославське ЖПВЗ) та частково у складі Київського ЖПУЗ: Фастів – Бобринська; Цветково-Бобринська – Черкаси (Фастівське ЖПВЗ Київського ЖПУЗ) [68], [69].

Таким чином, у червні 1887 р. поряд з існуючими Київським (штаб-квартира м. Київ) та Харківським ЖПУЗ (штаб-квартира м. Харків) було утворено нове – Кременчуцьке ЖПУЗ (у складі 8 відділень (Полтавського, Кременчуцького, Миколаївського, Сумського, Катеринославського, Васильківського, Ромни-Кременчуцького, Фастівського) зі штаб-квартирою у

м. Кременчук, обрання якого центром жандармсько-поліційного нагляду було не випадковим, а визначалось географічним розташуванням, економічним та військово-стратегічним значенням міста [68], [69].

На початок 1891 р. на залізницях Російської імперії діяло 16 ЖПУЗ (з них три в Україні: Київське, Харківське, Кременчуцьке), яким доводилось нести службу в особливих умовах, максимально зосередившись на запобіганні терактів, спрямованих проти імператора та його родини під час їхніх подорожей залізницею. Компетенція транспортної жандармерії охоплювала практично усі сфери державного життя в області організації безпеки на залізницях. Згідно «Свода военных постановлений» (вид. 1889 р.) на військовослужбовців транспортної жандармерії покладалися: «обов'язки щодо попередження та розслідування злочинів; з охорони зовнішнього порядку і громадської безпеки в районі залізниць; зі сприяння іншим органам у сфері охорони порядку та внутрішньої безпеки; по догляду паспортів в деяких портах Імперії»[280].

Подальша розбудова Києво-Брестської, Уманської, Ромни-Кременчуцької, Криворізької, Донецької, Тростянецької залізниць обумовила збільшення штату ЖПУЗ: Київського – на 2 відділення (всього у його складі вже діяло 12 відділень) та 30 унтер-офіцерів (загальне число яких 284 чол.) й Харківського – на 3 відділення (всього у його складі вже діяло 9 відділень) та 66 унтер-офіцерів (загальна кількість яких склала 217 чол.) [70], [71].

У 1890-х рр. із завершенням промислового перевороту та індустріалізацією, зростання економічної могутності Російської імперії значною мірою визначалося розбудовою залізничної мережі за державний кошт (у порівнянні з 1861 р. протяжність імперських залізниць збільшилася з 1488 км. до 52 тис., з яких 27 тис. км. було побудовано у період з 1893 – 1902 рр.). Соціально-економічні та суспільно-політичні процеси, суспільні виклики, зростання рівня злочинності на залізничному транспорті, вимагали структурно – організаційних змін у діяльності транспортної жандармерії, які б відповідали реаліям індустріального суспільства, що формувалось на

теренах Російської імперії, й українських губерній зокрема. Як зазначав, у своїй доповідній начальник штабу ОКЖ полковник Д. Зуєв (1897 р.) імператору Миколі II, структура жандармсько-поліційних управлінь залізниць, передбачена «Положенням» 1867 р., стала недостатньо ефективною й не відповідала реаліям, що склались на залізничному транспорті імперії, а тому потребувала подальшого реформування.

1890-ті рр. відзначені спробою реалізації різних проектів реорганізації системи транспортної жандармерії імперії, спрямованих на підвищення ефективності діяльності її підрозділів у боротьбі зі злочинністю та забезпеченням правопорядку на залізницях [467, с.44].

1897 р. з метою удосконалення нормативно-правового регулювання діяльності й організаційної структури системи органів та інституцій транспортної жандармерії імперії указом імператора Миколи II було утворено особливу міжвідомчу комісію, яка мала розробити нові нормативно-правові засади регулювання діяльності та структурної організації ЖПУЗ [364, с.166]. Комісія, зокрема, мала нормувати порядок обрахування залізничних районів підконтрольних ЖПВЗ та ЖПУЗ, визначити нову організаційно – штатну структуру підрозділів ЖПУЗ, розробити правові механізми взаємодії з іншими правоохоронними органами та залізничною адміністрацією [364, с.166]. Так, проект начальника Штаба ОКЖ генерал-лейтенанта М. Петрова щодо реорганізації ЖПУЗ передбачав запровадження порядку, за яким окреме ЖПУЗ мало обслуговувати лише одну залізницю, в цілому, й мати у своєму складі 10-12 ЖПВЗ; запровадження контролю декількох ЖПУЗ на залізниці необхідно встановлювати було б лише в окремих випадках, коли її протяжність є занадто великою та неможливою для обслуговування штатом одного ЖПУЗ [364, с.166]. Проект передбачав також поділ ЖПВЗ, в залежності від протяжності залізниці, пасажиропотоку, вантажообігу та стратегічного значення, на три розряди: перший – відділення поблизу столиць (підконтрольний район – не більше 100 верст), другий – відділення поблизу міст з населенням не менше 150 тисяч (підконтрольний

район – не більше 200 верст), третій – відділення віддалені від столиць та великих міст (підконтрольний район – до 300 і більше верст). Передбачалося також кількісне збільшення особового штату з розрахунку 1 унтер-офіцер на 10 верст залізниці, яке б збільшило унтер-офіцерський склад на 347 військовослужбовців. Але після подання кошторису необхідного для проведення реформи, який передбачав витрати у розмірі 24853 руб. одноразово та 135 981 руб. щорічно, міністерством фінансів проект було відхилено [364, с.166].

У 1899 р. міністр шляхів сполучень М. Хілков, з метою поліпшення боротьби із кримінальною злочинністю, революційним та наростаючим страйковим рухом залізничників запропонував у складі ЖПУЗ сформувати ще один структурний підрозділ – слідчу поліцію [446, с.54-55]. Але цей проект структурного удосконалення ЖПУЗ було відхилено міністром внутрішніх справ І. Горемікіним, який мотивував своє рішення не відповідністю нормам законодавства щодо створення ще однієї поліційної інституції, функції якої б дублювали повноваження поліції, та відсутністю механізмів забезпечення належного фінансування новоствореної інституції [446, с.54-55]. При цьому міністру шляхів та сполучень М. Хілкову було рекомендовано посилити контроль за кадрами, політичною благонадійністю осіб при прийомі на роботу на залізниці [446, с.55].

Відмова від пропонованих проектів реформування в системі транспортної жандармерії виявила недалекоглядність та неспроможність імперського уряду діяти рішуче в умовах наростаючої кризи самодержавства, що матиме негативні наслідки у наступні десятиліття.

Необхідно відзначити, що у 1890-ті рр. відбувається подальша розбудова системи транспортної жандармерії в українських губерніях. 1893 р. з Київського ЖПУЗ для контролю Одеської залізниці, яка входила до АТ Південно-Західних залізниць, було виокремлено Одеське ЖПУЗ (штаб-квартира у Одесі, 7 відділень, 183 військовослужбовців), якому з відомства Київського ЖПУЗ було передано під контроль такі райони та відділення:

Одеса – Бірзула (Одеське ЖПВЗ), Бірзула-Жмеринка-Тростянець (Жмеринське ЖПВЗ), Бірзула – Єлисаветрад (Єлисаветградське ЖПВЗ), Козятин-Христинівка-Умань (Уманське ЖПВЗ), Бендери – Рені (Бендерське ЖПВЗ), Шпола – Христинівка – Демківка (Шпола-Демківське ЖПВЗ), ст. Роздільна – р. Прут (Кишинівське ЖПВЗ). Загальна протяжність залізниць, що контролювалися Одеським ЖПУЗ, на момент створення склала 1563 версти [172, с.538]. У 1894 р. у зв'язку з подальшою розбудовою Харково-Балашовської та Грязе-Царицинської залізниць та з метою посилення жандармсько-поліційного нагляду на залізницях (1 відділення – 200 верст), було сформовано Харково-Царицинське ЖПУЗ (штаб-квартира - м. Харків, 6 відділень, 120 військовослужбовців), яке контролювало Харково-Балашовську залізницю з гілкою на Калач та вилучену з-під підпорядкування Орловського ЖПУЗ Грязе-Царицинську залізницю [174, с.208-209].

З 1893 р. по 1897 р. було збільшено штати Київського (12 унтер-офіцерів) [196, с.591-592], Харківського (1 відділення, 1 вахмістр, 5 унтер-офіцерів) [123, с.108], Харково-Царицинського (2 відділення, 2 вахмістри, 32 унтер-офіцери) [185, с.339], Кременчуцького (28 унтер-офіцерів) [179, с.627]. 1897 р. на Московсько-Києво-Воронезькій залізниці було утворено Московсько-Київське ЖПУЗ зі штаб-квартирою в Москві [194, с.537].

Таким чином, на початок 1897 р. в українських губерніях функціонувало 5 ЖПУЗ (Київське, Харківське, Кременчуцьке, Одеське, та Харково-Царицинське) зі штаб-квартирами на території України, до складу яких входило 27 ЖПВЗ, що контролювали 6591,5 в. залізниць (11008 км)) та 1–Московсько-Київське ЖПУЗ, штаб-квартира якого була поза межами українських губерній.

Посилення функцій транспортної жандармерії як політичної поліції в українських губерніях, на наш погляд, припало на період Першої російської демократичної революції 1905-1907 рр., коли залізничники взяли найактивнішу участь у Всеросійському загальному політичному страйку 1905 р., виступивши у багатьох містах українських губерній (Катеринославі,

Києві, Одесі, Миколаєві, Полтаві та ін.) [387]. У цей період на залізницях значно збільшилася кількість підривів залізничних мостів, мінувань рухомого складу потягів, умисних руйнувань залізничного покриття, організацій аварій потягів і паровозів, руйнувань систем сигналізацій та зв'язку. За таких обставин боротьба зі страйковим рухом набула одного із першорядних завдань у діяльності жандармських поліцейних управлінь залізниць, яку вони здійснювали у взаємодії з загальною поліцією, охоронними відділеннями, частинами регулярних військ і передбачала недопущення організації антиурядових виступів та вжиттю запобіжних заходів для припинення розпочатих робітниками залізниць страйків, зокрема у посилення пильності сищиків при нагляді за працівниками залізниць, роз'яснювальної роботи серед унтер – офіцерів щодо дій під час страйків на залізниці, забезпечення постійної присутності військовослужбовців транспортної жандармерії на залізничних станціях [467, с. 25].

Наростання революційного терору з боку радикальних політичних партій та організацій проти вищих сановників імперії, осіб імператорської родини (смертельно поранено великого князя Сергія Олександровича (лютий, 1905 р.), вбито міністра внутрішніх справ В. Плеве (липень, 1905 р.)) вимагало більшої координації всіх силових структур та відомств імперії та посиленої уваги до безпеки на залізницях. У зв'язку з цим міністерство внутрішніх справ 14 серпня 1905 р. затвердило «Инструкцию по охране императорских железнодорожных поездов при высочайших путешествиях» (скасована у березні 1914 р.), що доповнила «Инструкцию чинам жандармских полицейских управлений железных дорог для охраны поездов чрезвычайной важности и наблюдения за населением, проживающим на земле, отчужденной под железные дороги» (7 квітня 1883 р.) [63]. У § 2 нової «Інструкції» зазначалося: «...вжиття заходів з охорони безпеки залізничного шляху включаючи усі станції та залізничні будівлі у зоні відчуження надавалися військовослужбовцям ЖПУЗ» [63, с.1]. Згідно § 5 і §8, визначаючи взаємодію між жандармами, загальною поліцією і регулярними

військами, вказувалося, що у разі погодження дій, необхідно керуватися вказівками чинів транспортної жандармерії, а підрозділи регулярних військ, які охороняли залізничні шляхи, безпосередньо мали виконувати розпорядження жандармів поліційних управлінь залізниць [63, с.2-6.].

Події 1905-1907 рр., збільшення протяжності залізниць, побудова нових (Одеської (під'їзні шляхи ст. Гайворон, Степанівський завод – ст. Вінниця), Курсько-Харківсько-Миколаївської та Курсько-Харківсько-Севастопольської (ст. Білгород, ст. Константиноград – Лозова; Владиславівка - Керч), Катерининської (Користівка – П'ятихатки; ст. Мушкетово – роз'їзд Доля ; Кривий Ріг – Миколаївка; ст. Долгінцево – Волноваха; Карапанна - Дебальцево) [229, с.425]., Південно-Західної (Київ – ст. Ковель; Ковель – Володимир-Волинський) обумовили подальші структурні зміни в діяльності транспортної жандармерії в Україні [241, с.205].

У жовтні 1905 р. реорганізовано Харківське ЖПУЗ, й утворено два нових ЖПУЗ: Катерининське на базі Харківського ЖПУЗ та Харківське на базі Харківсько-Царицинського ЖПУЗ. Штаб-квартира Катерининського ЖПУЗ розташовувалась у місті Катеринославі, а Харківського – у м. Харкові. Катерининському ЖПУЗ підпорядковано було Катерининську, Кременчуцько-Харківсько-Миколаївську залізницю, а також залізничні лінії Миколаїв – Херсон, Білгород – Сумський під'їзний шлях з Апраксинською гілкою); Харківському ЖПУЗ – Харково-Балашовська, Єлець-Валуйська залізниця АТ. «Південно-Східних залізниць» і Курсько-Харково-Севастопольська залізниця (з 1907 р. у складі АТ «Південні залізниця»). Частину Грязе-Царицинської залізниці, яка підпорядковувалась Харково-Царицинського ЖПУЗ, було передано Воронежському ЖПУЗ (контролювало Грязе-Царицинську і Козлово-Воронезько-Ростовську залізницю АТ. Південно-Східних залізниць) [245, с.738-739].

Нові суспільні виклики та соціально-економічні чинники вплинули і на збільшення штату підрозділів транспортної жандармерії в Україні. Упродовж 1905-1907 рр., як свідчать опрацьовані 15-17 томи ПЗЗРІ (закони №№. 26402

[243, с.491], 26783 [245, 738-739], [246, 488-489], 27256 [247, с.37], 27377 [248, с.111], 27624 [249, с.329], 27797 [250, с.452], 27800 [251, с.454], 27902 [252, с.559], 28674 [254, с.1051], 28756 [256, с.2], 29502 [257, с.527]), штат Київського ЖПУЗ зріс на 30 військовослужбовців, Московсько-Київського ЖПУЗ – на 8, Кременчуцького ЖПУЗ – на 34, Одеського ЖПУЗ – на 37, Катерининського ЖПУЗ – на 24.

Отже, за нашими підрахунками, у період з 1897 р. по 1907 р. особовий штат Київського, Харківського, Кременчуцького ЖПУЗ, Одеського ЖПУЗ – зріс на 215 осіб.

Революція 1905-1907 рр., засвідчивши всю неефективність правоохоронної системи, її неспроможність передбачити та відвернути суспільну кризу, поставила на порядок денний питання необхідності кардинальної реформи в системі правоохоронних органів імперії. Так, проект голови Державної ради Російської імперії, дійсного таємного радника В. Фріша (1905 р.) передбачав уніфікувати та об'єднати всі існуючі правоохоронні інституції в єдиній імперській установі – Державній варті, підпорядкувавши її підрозділи на місцях безпосередньо губернаторам. При цьому передбачалась ліквідація транспортної жандармерії, як окремого інституту [390, с.110].

Розуміючи, що країною управляти лише силою репресій не можливо, голова Ради міністрів П. Столипін запропонував власний проект реформування поліційної системи імперії. З його ініціативи була створена Особлива міжвідомча комісія для підготовки поліційної реформи. Проект також передбачав зміни в організаційній структурі ОКЖ, зокрема було запропоновано об'єднати керівництво поліційними та жандармськими структурами в губерніях та найбільших містах у руках помічника губернатора або градоначальника по поліційній частині, що мав призначатися з офіцерів ОКЖ [453, с.18-19].

І хоча проекти поліційної реформи так і не було схвалено Державною думою через нестачу коштів, проте післяреволюційний період у діяльності

органів правоохоронної системи Російської імперії відзначений подальшою нормотворчою діяльністю. Було розроблено і затверджено цілий ряд нормативно-правових актів, спрямованих на посилення функцій інституцій поліційної системи Російської імперії, які мали вплив і на діяльність транспортної жандармерії. Так, 1906 р. – «Положение о районных охранных отделениях»; 1907 - «Положение об охранных отделениях», «Инструкция начальникам охранных отделений по организации наружного наблюдения», «Инструкция по организации наружного (филерского) наблюдения», «Инструкция по организации и ведению внутреннего (агентурного) наблюдения». Останні дві «інструкції» стосувалися і воєнізованих підрозділів ОКЖ, в тому числі і ЖПУЗ; 1908р. – у штабі ОКЖ було запроваджено облік залізничних службовців, які скоїли або були підозрювані у політичній неблагонадійності [390, с.112].

Таким чином, період діяльності транспортної жандармерії в умовах Першої російської демократичної революції (1905-1907 рр.) та періоду Столипінської модернізації (1908-1914 рр.) ознаменувався подальшим посиленням правоохоронних функцій, розширенням її структурних підрозділів, подальшою правовою регламентацією діяльності ЖПУЗ, удосконаленню механізмів їхньої взаємодії з іншими імперськими правоохоронними органами та інституціями.

На початок Великої війни інститут транспортної жандармерії мав найбільш чисельний особовий штат (33 ЖПУЗ). Тільки в українських губерніях, протяжність залізниць в яких складала 15,6 тис. км, діяло 6 ЖПУЗ у складі 54 відділень з особовим штатом яких в 1533 військовослужбовця [284]. До п'ятірки найбільших належало Київське ЖПУЗ (13 відділень, особовий склад 428 військовослужбовців) [284]. Крім того, військовослужбовці Катерининського, Харківського, Одеського та Московсько-Київського ЖПУЗ забезпечували безпеку на залізницях поза межами України [284].

Упродовж 1914-1917 рр., у роки Першої світової війни, у транспортній жандармерії Російської імперії відбулося ряд організаційних змін. Так, було утворено ще два нових жандармських поліцейних управлінь залізниць, як зазначалось «сформовано на час війни»: Омське ЖПУЗ у складі 9 відділень, 220 військовослужбовців (січень 1915 р.) та «Тимчасове Галицьке жандармське поліцейне управління залізниць», яке у лютому 1915 р. реорганізовано у «ЖПУЗ в Галичини» зі штаб-квартирою у Львові (10 відділень, 224 військовослужбовці) [29, арк.226].

Умови війни внесли свої корективи до повноважень військовослужбовців ЖПУЗ. Починаючи з літа 1914 р. жандарми ЖПУЗ, окрім звичних завдань, мали здійснювати контроль за службовцями залізниць та неблагонадійними особами, які проживали в підконтрольному залізничному районі, стежити за підозрюваними у шпигунстві особами та за іноземними філерами, надавати допомогу біженцям (розміщувати та охороняти їх на залізничних станціях, забезпечувати речами першої необхідності), наглядати за санітарно-епідеміологічною ситуацією, попереджувати страйки, боротися зі спекуляцією, взаємодіяти з органами контррозвідки на місцях, організовувати безпечне пересування військових і цивільних потягів, організовувати евакуації вантажів особливого призначення, особового складу ОКЖ та їх родин [433, с.186].

Перша світова війна та Лютнева революція започаткували перехід Росії від самодержавної до ліберально-демократичної владної моделі, а тому політичні сили, що прийшли до влади в результаті повалення династії Романових, вбачаючи своїм завданням утвердження цінностей громадянського суспільства, під тиском революційних настроїв мас, виходячи з ідеологічних засад своїх політичних партій та політичної доцільності, одними із перших здійснили ряд заходів, спрямованих на ліквідацію інститутів імперської правоохоронної системи. Так, рішеннями Тимчасового уряду від 4 березня 1917 р [62, с. 24]., 6 березня 1917 р. [62, с.39], 15 квітня 1917 р. [62, с.302] транспортна жандармерія ліквідовувалась,

її військовослужбовці ставали на облік військового керівництва для подальшого оформлення в армії. Функції та повноваження ЖПУЗ відповідно ст. 7 р.1 положення Ради Міністрів від 16 вересня 1916 р. «Об осуществлении некоторых постановлений о службе на казенных железных дорогах» передавалися «залізничним службовцям, в залежності від їх посади». Діловодство ЖПУЗ та ЖПВЗ по стройовій та господарській частинах передавалося повітовим військовим начальникам. Усі справи політичного характеру передавалися прокурорам окружних судів. Справи й переписки, у який йшлося про вороже шпигунство передавалися до військових округів [62, с.39].

Ліквідація Тимчасовим урядом централізованої системи забезпечення безпеки на залізницях мала своїм наслідком появу на залізницях українських губерній самочинних, позадержавних інституцій – різного роду виконавчих комітетів, контроль над якими мали політичні партії різного ідеологічного спрямування. Аналіз джерел дозволяє виділити такі форми охорони правопорядку та організації безпеки й боротьби зі злочинністю на залізницях: бойові та охоронні дружини (в основному з членів партії соціалістів-революціонерів); загони Червоної гвардії (в основному члени партії соціал-демократів (більшовиків)); загони військової охорони, сформовані воєнними комендантами та начальниками гарнізонів; загони воєнної міліції, сформовані із військовослужбовців, що проходили реабілітацію після поранення перед відправленням на фронт; транспортна міліція, що створювалась у двох формах, як штатний підрозділ при фінансуванні власника залізниці та як форма міліційної повинності; вартова охорона.

Таке різноманіття інституцій та підрозділів на залізницях негативно позначилась на їхньому функціонуванні, організації безпеки руху та дотримання правопорядку. На залізничному транспорті різко зросли всі види злочинів: проти прав особистості, проти права власності на вантаж, його цілісності, в тому числі зросли злочини серед самих залізничників. Активізувалась діяльність закордонних розвідок, особливо німецької. Втрата

інструменту державного управління та регулювання, забезпечення правопорядку на залізницях також негативно позначилося на економічному й політичному житті країни.

Таким чином, історія транспортної жандармерії на залізницях України нерозривно пов'язана зі становленням і розвитком системи жандармсько-поліційних органів у Російській імперії та створенням органів політичної поліції в країнах Західної Європи. Суспільно-політичні виклики 20 – 40-х рр. XIX ст. в країнах Західної Європи, у самій Росії, соціально-економічні зрушення у європейській економіці, розгортання промислового переворот, широке залізничне будівництво, породжені цим управлінські й соціальні проблеми, подальша централізація державного управління на всіх рівнях сприяли інституалізації (виокремленню) в окремий структурний воєнізований підрозділ у системі політичної поліції – транспортної жандармерії залізниць, яка упродовж 1844 – 1867 рр. функціонувала, як жандармські ескадрони або окремі залізничні команди у відомстві міністерства шляхів сполучень, фактично являючи собою органи виконавчої влади на місцях. З добою «Великих реформ» 60 – 70-х рр. XIX ст., модернізацією всіх сфер життя самодержавної Росії, в тому числі і правоохоронної, пов'язано з оформленням транспортної жандармерії залізниць упродовж 1867-1873 рр. в окремий воєнізований підрозділ в системі ОКЖ та безпосередньою появою її підрозділів в Україні. 1868 р. розпочинають свою діяльність ЖПУ Курсько-Київської залізниці, та ЖПУ Києво-Одеської залізниці, які упродовж 1873 – 1887 рр. у зв'язку геополітичними чинниками та подальшим зростанням мережі залізниць в українських губерніях, активізацією процесу викупу урядом приватних залізниць, реорганізацією в системі МВС, набувають нового організаційного оформлення, кадрового та правового забезпечення, перетворившись у загальноімперський інститут правоохоронної системи, розвиток якого в Україні протягом 1887-1905 рр. характеризувався удосконаленням нормативно-правового регулювання їхньої діяльності, кількісним

збільшенням підрозділів, зростанням та кадровим посиленням особового штату, значним розширенням повноважень і можливостей, подальшим розмежуванням повноважень з ГЖУ. Упродовж 1905 – 1914 рр., у роки революційних катаклізмів та спроб царським урядом забезпечити можливості мирної модернізації в умовах утвердження індустріального суспільства, боротьба з наростаючим страйковим рухом, антиурядовою діяльністю радикальних політичних партій та організацій, зростанням злочинності на залізничному транспорті вимагала необхідності підвищення ефективності в організації безпеки на залізницях й супроводжувалась спробами певного реформування і посиленням функцій транспортної жандармерії в українських губерніях як політичної поліції, появою в її структурі нових підрозділів (загонів швидкого реагування, таємної агентури, кінологічної служби).

Останнім періодом (1914-1917 рр.) у діяльності транспортної жандармерії в Україні стали роки Великої війни, коли, крім основних функцій, військовослужбовці ЖПУЗ відповідали за безпечне пересування військових та цивільних потягів, забезпечували взаємодію з органами контррозвідки на місцях, боротьбу зі спекуляцією на залізниці; надавали необхідну допомогу біженцям, організовували евакуацію вантажів особливого призначення, особового складу ОКЖ та їх родин.

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

2.2. Транспортна жандармерія залізниць українських губерній: загальна характеристика правових засад діяльності її підрозділів.

Жандармські поліцейні управління залізниць, як підпорядкований шефу жандармів воєнізований структурний підрозділ Корпусу жандармів, основним завданням якого була охорона недоторканності засад

самодержавного ладу Російської імперії, в силу специфіки свого призначення виконували функції поліції на транспорті, забезпечуючи дотримання законності та правопорядку на залізницях імперії, в тому числі й українських губерній.

Іменний імператорський указ «Об учреждении п'яти округов жандармского корпуса» (1827 р.), «Положение о Корпусе жандармов 1836 р.» стали тими нормативно-правовими актами, що забезпечили правові засади оформлення інституту жандармерії в Росії, визначивши організаційну структуру й особовий штат, порядок управління та кадрового забезпечення, загальні напрямки правоохоронної діяльності, що полишалися практично незмінними протягом наступних трьох десятиліть. Зміни, які вносилися упродовж цього періоду, були несуттєвими і пов'язані з утворенням нових жандармських команд, зміною місця їхньої дислокації, розподілом по округах, тощо. Об'єднання посади начальника Штабу Корпусу і управляючого III Відділення О.Й.І.В.К. 1839 р. також посприяло підвищенню статусу жандармів в системі імперських правоохоронних органів [76, с.396].

На основі доповіді очільника Головного управління шляхів сполучень і офіційних резиденцій за повелінням імператора Миколи I (№ 365 від 15 березня 1844 р.) утворено особливе поліційне управління Санкт-Петербурзько-Московської залізниці (очолив полковник, барон К. Тізенгаузен), яке мало забезпечити нагляд за дотриманням підрядчиком організації належних умов праці, харчування, медичного обслуговування, своєчасної виплати заробітної платні робітникам, що будували залізницю [467, с.26].

В юридичній та історичній науці склались різні підходи до класифікації нормативно-правового забезпечення діяльності жандармсько-поліційних підрозділів на залізницях. Так, російська дослідниця Ю. Гончарова пропонує таку класифікацію нормативно – правового регулювання діяльності транспортної жандармерії на залізницях. Царські укази, відомчі акти Міністерства внутрішніх справ, Міністерства шляхів сполучення,

Військового міністерства є нормативно-правовими актами загального характеру, т.б. мають юридичну силу закону; інструкції, циркуляри, розпорядження МВС і Департаменту поліції і Штабу ОКЖ є підзаконними нормативно-правовими актами, що регламентували взаємодію підрозділів транспортної жандармерії на залізницях з іншими поліційними та правоохоронними органами імперії [467].

У свою чергу Д. Мамлеєва весь комплекс нормативно-правових актів, що регламентували діяльність транспортної жандармерії на залізницях поділяє на такі групи: 1) царські укази і закони Російської імперії; 2) відомчі акти, постанови Воєнного відомства; 3) нормативні акти МВС; 4) відомчі акти МПС; 5) накази ОКЖ, начальника Штабу ОКЖ; 6) інструкції і циркуляри Департаменту поліції і штабу ОКЖ [470, с.109].

Друга половина XIX ст. в Російській імперії, відзначена завершенням будівництва та введенням в експлуатацію ряду нових залізниць, значним розширенням мережі залізниць, збільшенням вантажних перевезень та пасажиропотоків, появою нових підрозділів у системі транспортної жандармерії залізниць, подальшою розробкою нормативно-правових актів, які більш чітко врегульовували їхню діяльність, визначивши та значно розширивши коло повноважень, прав і обов'язків військовослужбовців підрозділів ЖПУЗ, що знайшло своє відображення у «Положении о полицейских управлениях на Санкт-Петербургско-Варшавской и Московско – Нижегородской железных дорогах» (від 27 липня 1861 р.) [467, с.122]. Згідно з «Положенням» всі жандармські ескадрони та окремі залізничні команди реорганізовувались у поліційні управління залізниць: «для поліційного нагляду за залізницями створювалися особливі для кожної залізничниці поліційні управління до складу яких входили чини Корпусу жандармів» [467, с.33]. Так, «Положенням» визначались такі повноваження жандармів на залізницях: контроль за чітким виконанням підрядниками та найманими працівниками взаємних обов'язків, забезпечення правопорядку та охорони майна на залізничних станціях, розгляд скарг робітників,

підрядників, службовців, пасажирів, проїжджих, осіб, що проживали на залізничних станціях, забезпечення паспортного контролю. Жандармам було рекомендовано по-можливості уникати зайвого листування (з керівництвом) і вирішувати більшість справ мирнолюбно на свій розсуд [446, с. 55].

Очільником новоствореного ПУЗ, як структурного підрозділу у відомстві Міністерства шляхів сполучень, був головний начальник Міністерства шляхів сполучень. Безпосереднє керівництво ПУЗ здійснював інспектор залізниці, який, як зазначає сучасний дослідник-поліцейст В. Путятін, призначався з цивільних осіб і тому не міг ефективно керувати роботою поліційного підрозділу транспортної жандармерії на залізниці [453, с.22-23]. Така підпорядкованість поліційного управління залізниці, негативно позначалась на ефективності діяльності новоствореної правоохоронної інституції, унеможливлювала у повному обсязі виконання правоохоронних повноважень покладених на неї, бо передбачала її підпорядкованість цивільному відомству, а на місцевому рівні робила матеріально та фінансово залежною від керівництва залізниці (станційні приміщення ЖПУЗ і оплата праці виділялися керівництвом залізниці) [453, с.22-23].

За справедливою, на наш погляд, оцінкою Ю. Гончарової, це був перший нормативно-правовий акт, що безпосередньо визначав статус інституцій транспортної жандармерії на залізницях— поліційних управлінь залізниць, підвищивши рівень нормативно-правового регулювання їхнього функціонування, а отже, законодавчий рівень їхньої діяльності [467, с.33-34].

Таким чином, «Положение о полицейских управлениях на Санкт-Петербуржско-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорогах» (1861 р.), оголошене імператорським указом мало силу закону, за яким транспортна жандармерія мала рівні повноваження з підрозділами загальної поліції, тому у повсякденній практиці керувалась нормативно-правовими актами, що регламентували діяльність загальної поліції.

«Положення» (1861 р.) започаткувало створення перших правоохоронних органів, що забезпечували правопорядок та дотримання

законності на залізницях Російської імперії. Проте, ПУЗ, фактично будучи правоохоронним органом, ще полишались підрозділом цивільного відомства, що ускладнювало його функціонування та зменшувало ефективність діяльності.

Зміна правового статусу транспортної жандармерії залізниць пов'язана із виданням імператорського указу «Об обязанностях и подчинении жандармских полицейских управлений железных дорог» (від 31 грудня 1866 р.), за яким «ЖПУЗ підпорядкувати жандармському керівництву для того, щоб прийняття на роботу, звільнення, заохочення, нагороди і відповідальність усіх чинів управлінь залежали безпосередньо від жандармського керівництва» [78, с.532]. Відповідно ПУЗ виводяться з-під підпорядкування міністерства шляхів сполучень та передаються у безпосереднє підпорядкування ОКЖ й здобувають статусу «жандармсько – поліцейських управлінь залізниць» і окрім, повноважень загальної поліції мали наглядові повноваження, зокрема: «виконувати всі приписи міністра шляхів сполучення, звернені до них безпосередньо; виконувати всі законні вимоги інспекцій залізниць, що не суперечать їх обов'язкам; в разі ж неможливості виконати пред'явлених вимог інспекції, негайного інформувати своє керівництво» [78, с.532].

Імператорський указ (1866 р.) було конкретизовано особливим правовим актом – імператорським повелінням «Порядок учреждения жандармского надзора на вновь проводимых железных дорогах» (від 16 березня 1867 р.), яке визначило організаційну структуру та штат ЖПУЗ українських губерній й встановлювало норми жандармсько-поліцейного нагляду на залізниці. Так, ЖПУЗ належало утворити і на залізничній ділянці протяжністю 2000 верст (2134 км), яка у свою чергу поділяється на 10 діляниць по 200 верст (213 км) кожна, контроль над якими мають забезпечувати жандармські поліцейні відділення залізниць (ЖПВЗ) відповідного жандармського поліцейного управління залізниць. Відповідно передбачалось, що особовий штат кожного

ЖПУЗ складали: начальник управління, дільничні офіцери і унтер-офіцери (по два на кожній станції) [80, с.67].

Швидке збільшення протяжності залізничної мережі не дозволило дотримуватися чітко конкретизованих норм відбування жандармсько-поліційної служби й тому поставала необхідність у збільшенні кількості ЖПУЗ, розширення їхнього штату. У зв'язку з цим було прийнято іменні імператорські укази: «О штате жандармских полицейских управлений железных дорог» (№46039 від 26 червня 1868 р.) [86, с.892], «О правах начальников жандармских полицейских управлений железных дорог» (№46300 від 29 вересня 1868 р.) [89, с.300], «О переименовании жандармских полицеских управлений железных дорог» (№47275 від 2 липня 1869 р.) [93, с.696], які стали правовою основою для запровадження жандармсько-поліційного нагляду на залізницях України, регулювання діяльності яких забезпечувалось загальноімперськими нормативно-правовими актами.

Нормативно-правові акти 1860-х рр. законодавчо забезпечивши правове регулювання інституцій та підрозділів транспортної жандармерії на залізницях, як Росії, так і українських губерній, визначили їхній правовий статус, повноваження, механізм взаємодії з іншими правоохоронними органами, включивши їх в централізовану систему жандармського нагляду та контролю на залізницях Російської імперії.

У 1870-ті роки продовжується подальша розробка законодавчих нормативно-правових актів, спрямованих на удосконалення правового забезпечення діяльності транспортної жандармерії на залізницях, що передбачало конкретизацію особливих повноважень військовослужбовців ЖПУЗ. Одним із чинників, що вплинув на цей процес стала активізація діяльності організацій та груп революційного спрямування. Для транспортної жандармерії залізниць у цей період особливого значення набувають спеціальні нормативно-правові акти – затверджені імператором «Правила», якими регламентується кримінально-процесуальна діяльність

військовослужбовців транспортної жандармерії на залізницях. Так, «Правила про порядок дій чинів корпусу жандармів по розслідуванні злочинів» (від 19 травня 1871 р.) нормативно закріплювали за військовослужбовцями ЖПУЗ повноваження загальної поліції, зокрема здійснювати дізнання з державних та кримінальних злочинів, зобов'язавши їх при цьому, у разі необхідності повідомляти про скоєні злочини у зонах залізничного відчуження та сприяти, як загальній поліції, так і прокуратурі у їх розкритті. «Правила» (1871 р.) уповноважували військовослужбовців ОКЖ, в тому числі й ЖПУЗ, здійснювати дізнання у справах щодо державних злочинів під прокурорським наглядом [103, с.591].

Прийняття «Правил 1871р.» стало значимим кроком у нормативному регулюванні діяльності ЖПУЗ, конкретизувавши коло їхніх повноважень в системі правоохоронних органів імперії. Разом з тим, як свідчать, спогади сучасників, існували ряд труднощів з їх практичною реалізацією. Так, жандармський генерал В. Новицький зазначав: «Нормативный акт, відповідно якого дізнання з державних справ перейшло до політичної поліції на практиці реалізовувався тяжко через нерозуміння його практичного застосування, як жандармами так і судовою владою. Але з часом виробилися прийоми, що дозволили без проблем практикувати нововведення» [300, с.106].

«Правила о необходимых мерах к ограждению общественного спокойствия и безопасности» (від 1 вересня 1878 р.) конкретизували повноваження військовослужбовців ОКЖ, транспортної жандармерії на залізницях, щодо боротьби зі злочинами, направленими проти держави, існуючого самодержавного ладу, наділивши їх правами «арешту підозрюваних в скоєнні державних злочинів», а також «осіб притягнутих до відповідальності за участь у вуличних безпорядках чи зібраннях політичного характеру». У нормативному акті зазначалось, що «до заарештованих на цій підставі політично неблагонадійних осіб, може бути застосовано

адміністративне вислання за погодженням шефа жандармів з міністром внутрішніх справ» [467, с.50].

Отже, жандарми отримали право не лише заарештовувати, але й «самочинно, без санкції прокурора, застосовувати адміністративні покарання (зокрема, висилку на заслання)» щодо підозрюваних в антидержавній діяльності або політично неблагонадійних осіб.

Таким чином, «Правила» (1878 р.) у порівнянні з «Правилами» (1871 р.) значно розширили повноваження військовослужбовців ЖПУЗ, як політичної поліції, у боротьбі з революційним рухом, розширивши їх права та функції щодо дій, які носили антидержавну діяльність.

Подальше вдосконалення кримінально-процесуального законодавства, що розширяло повноваження ЖПУЗ було пов'язано з наростаючою революційною кризою 1905-1907 рр. і виданням імператорського указу «О правилах чрезвычайной охраны на железных дорогах» (від 14 грудня 1905 г.), які надавали МСШ право створювати на залізницях, де запроваджено надзвичайний стан, при підрозділах транспортної жандармерії на залізницях «Особый комитет по охране железных дорог», підпорядкований генерал-губернатору та очолюваного начальником залізниці у складі відповідального за рух залізницею, начальника ЖПУЗ. Основними завданнями новоствореного «Особливого комітету...» були: попередження страйків і посилений контроль за неухильним виконанням службовцями залізниці своїх обов'язків. «Особливий комітет...» мав право видавати обов'язкові для виконання залізничними службовцями і робітниками розпорядження, застосовувати дисциплінарні стягнення та покарання, забороняти проведення мітингів та зборів, створювати воєнізовані загони, залучати регулярні війська. «Правилами» передбачалося запровадження таких же комітетів і на окремих ділянках залізниці. Для швидкого реагування на події та забезпечення оперативного пересування військових команд, як у межах станцій, так і по лінії доріг, «Особливому комітету...» дозволялось на великих станціях мати у постійній готовності допоміжний потяг або декілька

додаткових вагонів з резервним паровозом [343, с. 336]. Згідно «Правил» начальники ЖПУЗ отримали право у разі необхідності використовувати регулярні війська для придушення антиурядових виступів на залізницях, а також мали повідомляти вище місцеве керівництво про антиурядові настрої та можливі протести.

Посилення контролюючих функцій ЖПУЗ виявилось також у праві начальника ЖПУЗ, поряд з адміністрацією залізниці, з 1907 р. надавати особам посвідчення про дозвіл бути допущеними до роботи на залізниці та телеграфних станціях [13, арк. 123].

Востаннє зміни у нормативно-правові акти кримінально-процесуального забезпечення діяльності ЖПУЗ були внесені в умовах Першої світової війни у зв'язку з затвердженням «Правил перевозки служащих и их семей», затверджених згідно з «Положением о вывозе за счет казны по военным обстоятельствам, государственного имущества, правительственных учреждений, служащих и их семейств» (від 17 липня 1914 р.), норми яких зобов'язували військовослужбовців ЖПУЗ, що опинялись у фронтовій зоні забезпечити організацію евакуації особового складу ОКЖ та членів їхніх родин [35, арк.187].

Регулювання діяльності військовослужбовців транспортної жандармерії на залізницях також забезпечувалось нормами різних кодифікованих актів, найбільш важливі з яких: «Устав путей сообщений» (1877 р.), «Общий устав российских железных дорог» (1885 р.), «Свод военных постановлений» (1869 р., 1889 р., 1890 р., 1892 р.).

«Общий устав российских железных дорог» (1885 р.) являв собою основний нормативно-правовий акт («спеціальний залізничний закон»), що врегульовував відносини на залізницях імперії. Четвертий розділ «О железнодорожный полицейский надзор» містив норми – правила для військовослужбовців ЖПУЗ, які зобов'язували здійснювати заходи щодо «охорони зовнішнього порядку, благоустрою і громадської безпеки у районі

дії...виконувати у цьому відношенні всі обов'язки загальної поліції, користуючись її правами...» [146, с.310-332].

Отже, «Общий устав...» (1885 р.) нормативно закріплював обов'язки військовослужбовців ЖПУЗ та регламентував порядок взаємодії з іншими підрозділами та службами на залізниці, законодавчо визначивши місце ЖПУЗ в системі організації та забезпечення безпеки на залізницях імперії. Разом з тим норми «Общего устава...» (1885 р.) вимагали подальших роз'яснень та тлумачень, що обумовлювало у подальшому видання різних підзаконних нормативно-правових актів (інструкцій, циркулярів, розпоряджень, наказів).

Іншим кодифікованим нормативно-правовим актом, що регламентував діяльність транспортної жандармерії на залізницях був «Устав уголовного судопроизводства» (1864 р.), нормативні статті якого розширювали повноваження військовослужбовців залізничної жандармерії при проведенні слідчих дій. Так, ст. 258 «Статуту» передбачала такі слідчі дії: «огляди, отримання свідчень, вилучення і обшуки, лише у випадках затримки на місці скоєння злочину або коли речові докази можуть зникнути до прибуття судового слідчого». У «Отношении» Департаменту поліції 1907 р, що базувалося на статтях 1030 и 1031 «Устава уголовного судопроизводства» і розширювало повноваження та права нижчих чинів ЖПУЗ, зокрема, унтер-офіцерів: «унтер-офіцери ЖПУЗ за відсутності на місці скоєння злочину начальника відділення, зобов'язані вжити усіх необхідних заходів для запобігання втечі підозрюваного і збереження усіх речових доказів злочину... складання протоколів дізнань і взагалі проведення слідчих дій можуть бути виконані нижніми чинами ЖПУЗ» [281, с.18].

Таким чином, норми «Устава уголовного судопроизводства» визначали судово-слідчі обов'язки військовослужбовців ЖПУЗ, які полягали у проведенні, як слідчих дій (проведення процедури дізнання), так і у виконанні спеціальних доручень судових інстанцій. ЖПУЗ у своїй діяльності також керувалися нормами «Свода военных постановлений» (1869 р.,

1889 р., 1890 р., 1902 р.), розділ п'ятий яких присвячений ОКЖ, а ст. 692 «Зводу» зазначає, що «ЖПУЗ користуються усіма правами зовнішньої поліції, беручи участь в охороні зовнішнього порядку і попередженні порушень громадських спокою та безпеки в підконтрольних їм залізничних районах»[280, с.134].

«Своды военных постановлений» також врегульовували порядок проходження служби військовослужбовцями ЖПУЗ, їхнє грошове утримання, забезпечення службовим обмундировуванням, надання та користування табельною зброєю, інші особливості несення служби.

У своїй діяльності по організації безпеки на залізницях ЖПУЗ, як зазначає В. Путятин, керувалися нормами таких нормативно-правових актів, як: «Уложение о наказаниях уголовных и исправительных» (1845 р.), «Устав о наказаниях, налагаемых мировыми судьями» (1864 р.) [451, с.21-22].

До 1867 р., ЖПУЗ були структурним підрозділом міністерства шляхів сполучень. З передачею їх до складу ОКЖ вони продовжували керуватися в тому числі й нормативно-правовими актами МШС, основними з яких були: «Устав путей сообщений» (1857 р.) «Положение об инспекции железных дорог, состоящих в ведении Министерства путей сообщения» (1892 р.). Згідно цих нормативно-правових актів військовослужбовці транспортної жандармерії на залізницях зобов'язані були виконувати усі накази міністра шляхів та сполучень; законні вимоги інспекцій залізниць, що не суперечать їхнім правам та обов'язкам щодо охорони громадського порядку, організації безпеки руху на залізниці, тощо.

Отже, нормативно-правові акти МШС, якими керувались у своїй діяльності військовослужбовці ЖПУЗ, визначивши правовий механізм взаємодії між ними та цивільними інститутами, що діяли на залізницях українських губерній імперії, зобов'язували ЖПУЗ забезпечувати охорону правопорядку на залізницях, протидіяти злочинності та сприяти безпеці функціонування залізниць, а інспекцію залізниць виконувати наглядові та контролюючі функції не тільки щодо управління залізницею, а і діяльності

транспортної поліції на ній. Фактично було регламентовано діяльність на залізницях українських губерній двох інституцій (цивільної та воєнізованої), які відповідали за безпеку на залізницях.

Окремо необхідно виділити нормативно-правові документи, що законодавчо врегульовували діяльність військовослужбовців ЖПУЗ по організації безпеки пересування залізницями осіб імператорської родини та високо посадовців імперії. До таких актів належать: «Положение об особой команде» (1866 р.); указ «Об образовании «Собственной его Величества охране» (1881 р.); «Правила об экстренных поездах и отдельных вагонах, назначаемых по требованию Высочайшего двора» (1898 р.); «Положение об императорских поездах» (1900 г.); «Правила об экстренных поездах и отдельных вагонах, назначаемых по требованию «Высочайшего Двора» (1900 р.); именной Высочайший Указ «О правилах чрезвычайной охраны на железных дорогах» (1905 р.) [364, с.190-191], [468, с.90].

Крім зазначених нормативно-правових актів, у своїй діяльності ЖПУЗ керувалися відповідними наказами Департаменту поліції та Штабу ОКЖ, як правило, вони визначали порядок дій військовослужбовців ЖПУЗ: або зобов'язували до певних дій, або забороняли їх; визначався район дії та особовий штат кожного ЖПВЗ. Як засвідчують архівні документи, одними з найбільш важливих наказів, що визначали функціонування ЖПУЗ були: наказ по ОКЖ №6 від 14 січня 1867 р., яким: «усі жандармські частини і управління...включаючи усі ЖПУЗ було підпорядковано Корпусу жандармів»; наказ по ОКЖ № 1280 від 9 жовтня 1867 р. «Об реорганизации Корпуса жандармов», який визначав, що «ЖПУЗ залишаються при діючих для них штатах». Управління підпорядковувалися виключно шефу жандармів: стройова частина через начальника штаба корпусу, а по особовій через III відділення О.Й.І.В.К»; наказом по ОКЖ № 66 від 18 червня 1879 р., «заборонялося жандармським офіцерам покладати на нижніх чинів обов'язки домашньої прислуги»; наказ №145 від 28 липня 1906 р., яким ЖПУЗ наділялись функціями політичної поліції [45, арк.71]. Велика кількість

наказів по ОКЖ стосувалися безпосередньо функціонування ЖПУЗ, їхньої взаємодії з ГЖУ, діяльності військової розвідки та контррозвідки на залізницях, іншим питанням організації безпеки на залізницях у роки Першої світової війни, тощо.

Таким чином, аналіз наказів по ОКЖ дозволив визначити специфіку служби військовослужбовців ЖПУЗ, заходи керівництва Департаменту поліції, Штабу ОКЖ, спрямовані на поліпшення ефективності служби жандармів на залізницях українських губерній.

Організаційні форми діяльності ЖПУЗ юридично закріплювалися підзаконними актами – спеціальними інструкціями, які мали грифи «цілком таємно» або «лише для службового користування», або «конфіденційно». Інструкції мали деталізувати та роз'яснювати положення та норми законодавчих актів. Однією із перших в історії ОКЖ стала «Инструкция графа Бенкендорфа чиновнику III Отделения» (1826 р.), якою визначались мета службової діяльності жандармів («понад усе попереджати й відсторонювати всяке зло») та основні обов'язки жандармів [378].

Важливе значення в організації діяльності військовослужбовців ЖПУЗ мали інструкції, якими деталізувались та роз'яснювались «Правила о порядке действий чинов Корпуса жандармов по исследованию преступлений» (1871 р.), імператорський указ «Об учреждении жандармского надзора на строящихся железных дорогах» (1873 р.) [112, с.306], «Правила о необходимых мерах к ограждению общественного спокойствия и безопасности» (1878 р.) [380, с.124], «Правила чрезвычайной охраны на железных дорогах» (1905 р.) [467, с.122], «Правила о призыве войск для содействия гражданским властям» (1907 р.) [467, с.120]. Так, в «Инструкции для чинов жандармской и общей полиции на железных дорогах» (29 вересня 1873 р.), крім прикладів практичних дій жандармів в різних ситуаціях на залізницях, вказувалось, що з метою забезпечення правопорядку та безпеки на залізничних станціях кількість жандармських офіцерів та унтер-офіцерів має бути чітко визначеною; офіцери та унтер-офіцери ЖПУЗ, як посадові

особи, наділені судово-поліцейськими функціями, зобов'язані вчиняти відповідні дії на залізницях та підконтрольних їм територіях: «удостоверять формальным порядком событие преступления или проступка и делают дальнейшие распоряжения о привлечении виновных к судебной ответственности» [470, с.73]. Інструкція також вимагала, щоб військовослужбовці ЖПУЗ при прибутті та відправці потягів обов'язково перебували на спеціально облаштованих місцях на залізничній станції. Інструкція також чітко визначала порядок взаємодії військовослужбовців ЖПУЗ з чинами поліції: «при отриманні свідчень про злочини, чини транспортної залізничної поліції, окрім виконання першочергових завдань, зобов'язані були негайно повідомляти усі відомі факти розшуковій поліції і в подальшому разом продовжувати слідство». Додатком до інструкції був документ «Особые права для офицеров жандармского и полицейского», який перераховував основні обов'язки офіцера ЖПУЗ, зокрема він був зобов'язаний «до прибуття чи відправлення пасажирських потягів, розподілити підлеглих на пости біля кас, у залах очікування, на платформі та інших місцях у межах станції» [470, с.73].

У спеціальних інструкціях роз'яснювали повноваження військовослужбовців ЖПУЗ на залізницях, що будувалися. Так, в інструкції «Обязанности жандармской полиции на строящихся железных дорогах (кроме общих обязанностей)» (1873 р.) перелічено необхідні практичні заходи, які мав здійснювати начальник ЖПУЗ на залізничній ділянці, що будувалася. Інструкція не змінила характер діяльності жандармів, проте внесла певні корективи до діяльності, відповідно яких військовослужбовці транспортної жандармерії залізниць мали забезпечувати правопорядок та максимально сприяти налагодженню співпраці між підрядниками та робітниками, попереджувати порушення трудової дисципліни, відповідали за належне санітарно-медичне обслуговування та провіант для робітників, що працювали на будівництві залізниці. Інструкцією до обов'язків начальників ЖПУЗ додалися ще і встановлення паспортних правил та порядку «явки

письменных видов для всех участвующих в строительстве», видача письмових документів, що контролювали використання коштів [287, с.4].

Окрім організації порядку та загальної безпеки на залізницях, особливо значимим завданням у діяльності транспортної жандармерії було забезпечення охорони й безпеки руху залізницею поїздів імператорської родини. У зв'язку з цим було прийнято ряд спеціальних інструкцій, що значно розширювали повноваження жандармів ЖПУЗ на залізницях («Инструкция чинам жандармских полицейских управлений железных дорог для охраны поездов чрезвычайной важности и наблюдения за населением, проживающим на земле, отчужденной под железные дороги» (1883 р.), «Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов при высочайших путешествиях» (1897 р.), «Инструкции по охране императорских железнодорожных поездов при высочайших путешествиях» (1905 р.). Так, «Инструкцией чинам жандармских полицейских управлений железных дорог для охраны поездов чрезвычайной важности и наблюдения за населением, проживающим на земле, отчужденной под железные дороги» (1883 р.) визначались форми жандармського нагляду за населенням у зоні залізничного відчуження, недопущення сторонніх осіб під час руху такого потягу та взаємодії регулярними військами, що залучались до охорони руху імператорського поїзду. Інструкція також визначила взаємодію ЖПУЗ і загальної поліції при організації безпеки руху імператорського потягу. Згідно інструкції, поліцейські, отримавши інформацію про проходження імператорського потягу мали проінформувати жителів найближчих до залізниці населених пунктів про заборону перетину залізниці; забезпечити недопущення селян на станції та платформи; проконтролювати, щоб серед бажаючих побачити імператорський потяг не було осіб, які не проживали в районі залізниці та таких, що не були відомі місцевому сільському начальству [63, с.2-4]. «Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов при высочайших путешествиях» (1897 р.) зобов'язала станційних жандармів мати списки усіх осіб, що проживали у

зоні залізничного відчуження, знати кожного особисто та контролювати, щоб місце їхнього фактичного проживання співпадало з тим, що зазначено в документах, що посвідчують особу [467, с.57].

У зв'язку з наростанням терактів проти вищих посадових осіб держави та імператорської родини та посиленням заходів щодо організації безпеки імператора у умовах революції «Инструкциею по охране императорских железнодорожных поездов при высочайших путешествиях» було розширено повноваження жандармських поліційних управлінь залізниць, деталізовано порядок їхньої взаємодії з загальною поліцією, регулярними військами по охороні царського поїзду під час руху залізницею. Так згідно § 2 «...прийняття заходів з охорони безпеки залізничного шляху включаючи усі станції та залізничні будівлі у зоні відчуження надавалися військовослужбовцям ЖПУЗ» [63, с.2.]. А в § 5 і §8, визначаючи взаємодію між жандармами, загальною поліцією і регулярними військами, вказувалося, що необхідно керуватися вказівками чинів ЖПУЗ, а підрозділи регулярних військ, які охороняли залізничні шляхи, безпосередньо мали виконувати розпорядження жандармів поліційних управлінь залізниць [63, с.2-6.].

Окрім відомчих, військовослужбовці ЖПУЗ у своїй діяльності керувались також загальними інструкціями Департаменту поліції, зокрема: «Инструкция по организации наружного (филерского) наблюдения» (1906 р.), «Инструкция по организации и ведению внутреннего (агентурного) наблюдения» (1906 р.), «По организации и ведению внутреннего наблюдения» (1907 р.), «Организации и ведении внутренней агентуры» (1912 р.), «Инструкция по организации и ведению внутреннего наблюдения в жандармских и розыскных учреждениях» (1914 р.), які розширювали функції підрозділів ЖПУЗ та деталізовували повноваження їх військовослужбовців по боротьбі з наростаючим страйковим та революційним рухом, діяльністю іноземних шпигунів на залізницях: «...на начальників повітових губернських обласних і міських жандармських управлінь, на начальників жандармських управлінь, а також на начальників жандармських поліцейських управлінь

залізниць на справників і начальників повітів покладаються обов'язки з дотриманням правил положення про заходи щодо охорони державного порядку і громадського спокою затримувати осіб, що підозрюються шпигунстві і інформувати про це не тільки своєму безпосередньому начальству але і в штаб округу або порту і на вимогу останніх порушувати перед міністром Внутрішніх Справ клопотання про висилку зазначених осіб за межі підпорядкованих їм районів» [22, арк. 5].

Отже, інструкції, як підзаконні нормативно-правові акти, посідали важливе в системі правового забезпечення діяльності ЖПУЗ й видавалися для роз'яснення та деталізації повноважень військовослужбовців транспортної жандармерії на залізницях, регламентації порядку взаємодії ЖПУЗ з іншими підрозділами органів поліції імперії, створюючи механізми правової діяльності спеціальних правоохоронних органів в українських губерніях Російської імперії.

Не менш важливими серед підзаконних нормативно-правових актів російського законодавства, якими у своїй діяльності керувалися ЖПУЗ були циркуляри Департаменту поліції, Штаба ОКЖ і безпосередньо Шефа жандармів. На відміну від інструкцій циркуляри являли собою відомчі документи, що містили вказівки та приписи посадовим особам транспортної жандармерії на залізницях щодо їхніх дій за певних обставин та ситуацій. Так, циркулярами визначалися дії начальників ЖПУЗ та жандармів ЖПУЗ при прибутті та відправленні потягів (№2607, 1888 р.) [280]., при попередженні та розгоні страйків (№30, 1905 р.) [38, арк.161], по організації агентурного нагляду (№345, 1902 р [32, арк. 32].; №210 1907 р. [38, арк. 261]); щодо використання кінологічної служби (1910 р.) [38, арк 141]., при конвоюванні унтер-офіцерами потягів, що перевозять великі грошові суми (№ 12, 1908) [14, арк.224]., по охороні вузлових станцій (№ 12490, 1915 р) [467, с.166].

Таким чином, у формуванні нормативно-правових засад діяльності транспортної жандармерії на залізницях, яке удосконалювало,

конкретизувало та розширювало функції ЖПУЗ, як правоохоронного органу, що відповідав за безпеку на стратегічно важливих об'єктах, виділяємо такі етапи: 1827–1866 рр. – етап становлення законодавства про діяльність транспортної поліції; 1867–1907 рр. – етап комплексної розробки законодавства про діяльність транспортної поліції на залізниці; 1907–1917 рр. – етап подальшого удосконалення законодавства про діяльність транспортної поліції на залізниці.

2.3. Транспортна жандармерія на залізницях України: структурна регіональна організація, кадровий склад

Транспортна жандармерія залізниць – найбільш чисельний за кадровим складом структурний підрозділ ОКЖ. У силу специфіки служби на залізницях він виконував дві основні функції: а) загально поліцейські (охорона громадського порядку, боротьба зі злочинністю у зоні залізничного відчуження); б) спеціальні (попередження страйків на залізницях, забезпечення паспортного контролю на прикордонних пунктах, охорона імператорських потягів під час руху залізницею, тощо). Безпосередньо функції політичної поліції ЖПУЗ починає виконувати у роки Першої російської демократичної революції (1905-1907 рр.), коли залізниці масово охопили страйки, невдоволення економічною ситуацією учасників яких часто використовували політичні партії та організації у своїй антиурядовій політичній боротьбі. Але і за цих умов ЖПУЗ не стали самостійними підрозділами політичної поліції, їх військовослужбовців лише залучали до розслідування злочинів на залізницях політичного характеру, підпорядкувавши місцевим губернським жандармським управлінням (ГЖУ) [428, с.11-12].

Дослідження організації діяльності ЖПУ залізниць України, як структурного підрозділу ОКЖ, неможливе без аналізу забезпечення їх кадрами, стану особового штату управлінь та відділень, рівня професійного

вишколу та індивідуальних якостей військовослужбовців, матеріального та соціального забезпечення і захисту.

Варто зауважити, що у Російській імперії, професія жандарма не вважалася престижною, серед деяких категорій населення, навіть, викликала зневагу, презирство і нелюбов. Військовослужбовці ЖПУЗ не вирізнялися з-поміж інших жандармів своєю вихованістю та порядністю. Доволі часто за синім, накрохмаленим мундиром з унтер-офіцерськими погонами ховалися хабарі, грубість та зневага у спілкуванні з пасажирами. За таких обставин командування ОКЖ у своїх циркулярах, інструкціях, наказах, діловому листуванні вимагало від військовослужбовців гідної поведінки, вияву високих моральних якостей, як на службі, так і у повсякденному житті [38, арк. 260]. Так у листі командуючого ОКЖ генерал – майора, барона Ф. Траубе до начальника Київського ЖПУЗ полковника І. Захаріяшевича від 7 червня 1906 р. зазначається: «За нинішніх обставин, коли корпус Жандармів має бути міцною опорою влади, престиж жандармського офіцера повинен стояти в суспільстві високо, що може бути досягнуто лише за умови бездоганного і коректного ставлення його як до службових обов'язків, так і до законів суспільства. Маючи ж на увазі, що ставлення суспільства до Корпусу Жандармів не завжди буває доброзичливе, кожен вчинок жандармського офіцера, який може бути витлумачений не на його користь, буде завжди служити приводом для різних звинувачень...» [38, арк. 260].

Ще однією проблемою військовослужбовців транспортної жандармерії на залізницях, що значно погіршувала репутацію військовослужбовців була корупція, яка охопила всю вертикаль підрозділів та посадовців ЖПУЗ: від унтер-офіцерів до начальників відділень та управлінь залізниць. Форми корупції були різноманітними, але здебільшого були пов'язані з використанням військовослужбовцями свого посадового становища (жандарми спочатку затримували підозрілу особу, потім погрожували протоколом та ув'язненням, а в разі згоди на кругленьку суму «дарували свободу» затриманому, при чому це могли бути, як адміністративні

правопорушники, так і політичні). Так, одним із поширених джерел корупції військовослужбовців транспортної жандармерії на залізницях часто слугувала перевірка документів. Унтер-офіцери Харківсько-Царицинського ЖПУЗ І. Рожков та Ф. Максимов 18 серпня 1873 р., перевіряючи особу селянина І. Якуніна, який повертався з заробітків, виявили недійсний-паспорт і скориставшись неосвіченістю останнього шантажуючи і погрожуючи ув'язненням витребували хабара у 20 руб. [60, арк. 1]. До військовослужбовців, щодо яких встановлювались факти корупції часто застосовувалися доволі незначні покарання. Так, у рапорті начальника Київського жандармського поліційного відділення залізниць від 25 лютого 1876 р. зазначалося, що «унтер-офіцер відділення Ільїн, на ст. Козятин, після затримання за крадіжку єврея Міра Айзика погрожував підозрюваному та натякав на можливість уникнути відповідальності за надання неправомірної вигоди. За такі дії, згідно ст. 432 «Уложения о наказаних уголовных и исправительных та ст. 10 книги XXIII Свода военных постановлений» він отримав 5 діб «простого арешту» [55, арк. 14].

Загалом, як зазначає В. Ізмозік, корупція у лавах транспортної жандармерії на залізниці, як і серед співробітників поліції в цілому, була досить поширеним явищем, особливо серед нижчого офіцерського особового складу. Користуючись своїм посадовим становищем, унтер-офіцери, часто вдаючись до можливостей отримання неправомірної вигоди, не реагували відповідно до норм законодавства на численні факти правопорушень з боку пересічних підданих імперії [352, с. 153].

Висока злочинність на залізницях та корупція серед військовослужбовців транспортної жандармерії залізниць, слугували однією з причин низького рівня розкриття правопорушень, адже часто протоколи не містили чіткого змісту правопорушення, а це у свою чергу унеможливлювало подальше розслідування справи. Це у свою чергу обумовлювало відмови страхових компаній платити преміальні поліцейським за розслідування справ крадіжок на залізницях, що викликало невдоволення керівництва ЖПУЗ. Так,

начальник московської сискної поліції Д. Мойсеєнко заборонив своєму особовому штату вести розслідування справ, у зоні залізничного відчуження [435, с.129].

Отже, попри усі намагання командування ОКЖ подолати корупцію різними реорганізаціями поліційно-жандармської системи та вжиттям адміністративних заходів, позитивного результату досягти так і не вдалося, у цьому контексті репутація жандармів серед населення була доволі сумнівною.

Незважаючи на такий стан речей, конкурс серед бажаючих вступити на службу до ОКЖ був досить високим. Особовий штат ОКЖ поповнювався зі складу армійських офіцерів. Основу офіцерського складу ОКЖ складали армійські офіцери, родові дворяни, у військовому званні не нижче капітана або ротмістра з військовою освітою рівня військового або юнкерського училищ першої категорії, шести років вислуги, які не мали військових стягнень, особистих грошових боргових зобов'язань, за віро сповіданням не належали до римо-католиків чи іудеїв. Офіцери, що мали судимість або перебували під слідством не приймалися на службу до ОКЖ. Згідно «Правил для определения в Корпус жандармов вновь поступающих лиц» (1871 р.) офіцер, що бажав вступити до ОКЖ подавав рапорт на ім'я шефа жандармів, коротку автобіографію, які розглядала спеціальна кадрова комісія. Кандидат у жандарми обов'язково подавав розписку про свою не приналежність до таємних політичних організацій та партій [301, с.30].

Офіцер – кандидат до зарахування до складу ОКЖ складав іспит спеціальній екзаменаційній комісії при Штабі ОКЖ, очолюваній начальником Штаба ОКЖ, у складі генерал або штаб-офіцера для особливих доручень Головного управління ОКЖ, офіцерів Штабу, представників Департаменту поліції, яка мала з'ясувати «знання і здібності абітурієнта, його готовність до спеціальної службової діяльності» [428, с.13-14]. Іспит складався з двох етапів: написання письмової роботи на визначену тему (наприклад, на тему: «Вплив запровадження загального військового

обов'язку на ріст освіченості населення») та усної співбесіди, під час якої члени комісії з'ясовували рівень загальної ерудиції, знання іноземної мови, історії (зокрема, доби «Великих реформ» Олександра II), знайомство з новинками художньої літератури, знання публіцистики, тощо.

Особи, які успішно склали іспит, проходили навчання на спеціальних 4-6-ти місячних курсах, що діяли при Штабі ОКЖ. Програма курсів, яку затверджував заступник (товариш) міністра внутрішніх справ, передбачала викладання, як загальних, так і спеціальних навчальних дисциплін. Курсанти мали прослухати загальнотеоретичні навчальні курси та спеціальні навчальні дисципліни. До загальнотеоретичної підготовки входили такі дисципліни: структура ОКЖ, права й обов'язки військовослужбовців ОКЖ у стройовому, інспекторському, господарському і воєнно-судовому відношеннях; права й обов'язки військовослужбовців ОКЖ при проведенні слідчих дій та попереднього дізнання; спеціальні права й обов'язки військовослужбовців ЖПУЗ; історія революційного руху та політичний розшук [301, с.30-31].

Спеціальна підготовка курсантів передбачала ознайомлення з нормами Загальної та Особливої частин Зводу про покарання кримінальних і виправних (адміністративних); з нормами Статуту про покарання, які застосовують мирові судді; з Загальною частиною Кримінального кодексу, зокрема розділом про державні злочини; «Коротким курсом кримінального права»; ознайомчим курсом теорії держави і права [301, с.30-31]..

Після закінчення курсів, офіцерів-випускників вносили до спеціального списку, який подавався на затвердження командира ОКЖ і слугував підставою для направлення офіцерів до місць відбування служби на вакансії ад'ютантів жандармських управлінь. Місця служби обиралися випускниками по чергово, в залежності від результатів екзаменів: курсанти, що успішно навчалися, мали право першочергового вибору місця проходження служби. Ті курсанти, що не склали успішно іспиту не зараховувалися до особового штату ОКЖ і відкомандировувалися до місць попередньої служби.

На кожного офіцера, що зараховувався до особового штату ОКЖ, складалася особова справа, яка містила детальну інформацію про політичну благонадійність, кар'єрне зростання і характеристику особисті. У відповідності до § 53 «Положення о Корпусе жандармов» 1867 г. унтер-офіцер, якого зараховували у штат, брав особисте письмове зобов'язання служити в жандармерії не менше 5 років [428, с.14].

Нами підраховано, що на кінець XIX – початок XX ст., що офіцер, який після курсів вступав на службу до ОКЖ, мав середній вік 30 – 33 років (хоча до 1913 р. мали місце й винятки, зокрема зарахування на службу до ОКЖ корнетів і підпоручиків віком 21-23 років), вищу військову освіту по першому розряду, був компетентним у питаннях тогочасного цивільного і кримінального законодавства, на достатньому рівні знав новітню історію Росії і Європи, досконально знав організаційну структуру збройних сил та політичної поліції імперії [282], [284].

Упродовж 1900 – 1915 р. у ЖПУ та ЖПВ залізниць України проходили службу 180 жандармських офіцерів, з яких вищу військову освіту по першому розряду мали 135 осіб, по другому – 43 особи, по-третьому – 1 особа, екстернатом склав іспити – 1 особа. В українських губерніях загальну військову середню та вищу військову освіту здобули 68 військовослужбовців (з них 41 здобули військову середню і 56 вищу військову освіту). Найбільше випускників Петровської Полтавської воєнної гімназії – 10 осіб і Володимирської Київської воєнної гімназії (з 1882 р. – Володимирський Київський кадетський корпус) – 8 осіб. Вищу військову освіту найбільше здобували у Єлисаветградському кавалерійському юнкерському училищі (з 1902 – Єлисаветградське кавалерійське училище) – 26 осіб; Одеському піхотному юнкерському училищі (з 1910 – Одеське воєнне училище) – 11 осіб; Київському піхотному юнкерському училищі (з 1897 – Київське піхотне училище) – 7 осіб; Чугуївському піхотному юнкерському училищі (з 1910 – Чугуївське піхотне училище) – 6 осіб [284].

Попри професійний вишкіл офіцерського складу, основу жандармських підрозділів, у тому числі й ЖПУЗ складали унтер-офіцери, професійна підготовка яких, за оцінками сучасників, залишала бажати кращого, особливо це стосувалося унтер-офіцерського складу транспортної жандармерії залізниць. Так, у своєму наказі від 11 серпня 1910 р. начальник Київського ЖПУЗ полковник О. Левандовський зазначав: «...Серед поданих мені атестацій на унтер-офіцерів вбачаю, що тільки в рідкісних випадках унтер-офіцери за здібностями своїми не тільки до політичного, але навіть і до карного розшуку атестуються з позитивного боку і більшість виявляється в цій справі або зовсім безталанні або дуже слабкі...» [14, арк 352]. Більшість унтер-офіцерів не мали навіть початкової освіти, наводячи в приклад освітній рівень унтер-офіцерів ЖПУ Миколаївської і Московсько-Нижньогородської залізниць, де із 185 осіб особового штату, 87 (47, 5%) були мало писемними або неписемними. Відповідали займаним посадам за освітнім рівнем 26,2% унтер-офіцерів [467, с.79]. Вважаємо, що така тенденція відповідала і ЖПУЗ та ЖПВЗ українських губерній.

Варто зауважити, що починаючи з 1910 р. випускники жандармських курсів мали суттєво кращу за своїх попередників підготовку з організації дізнань у справах політичного розшуку, що фактично було основним повноваженням у діяльності всіх офіцерів жандармського відомства Російської імперії (під час навчання майбутніх жандармів, протягом XIX ст., недостатньо увагу приділяли ознайомленню з історією революційного руху та організації політичного сиску, що пояснювало низьку ефективність розкриття політичних злочинів та заходів протидії наростаючому революційному терору) [301, с.32].

У подальші роки функціонування курсів з підготовки до служби в ОКЖ нами помічена тенденція зменшення навчальних годин при викладанні загальнотеоретичних дисциплін і збільшення часу на викладання спеціальних курсів (шифрувальна справа, астрометрія, дактилоскопія).

Викладацький склад курсів був досить кваліфікованим, деякі викладачі мали авторитет не лише в Росії, але й у Європі, наприклад В. Лебедев – відомий криміналіст-практик, один з засновників і перший керівник розшукової поліції в царській Росії [433, с.163].

Починаючи з грудня 1913 р. при Департаменті поліції МВС з метою підвищення кваліфікації жандармських офіцерів та підготовки їх до керівних посад у транспортній жандармерії на залізниці при ЖПУЗ організовувались курси вузькопрофільного спрямування, які мали на меті здійснювати перепідготовку жандармських кадрів. Лише після успішного проходження таких курсів, їхнім слухачам дозволялось займати керівні посади в системі транспортної жандармерії на залізниці [284, с.341].

У цей же період дещо змінювалися й правила прийому офіцерів на службу в ОКЖ. Так, у новій редакції «Положения о приеме офицеров в Отдельный корпус жандармов» передбачалось, що кандидат не мав бути молодшим 24 років та старшим – 33 років при обов’язковій військовій вислuzі не менше 3 років. Встановлення такого мінімального вікового цензу пояснювалося тим, що занадто молоді офіцери ще не мали власних чітко сформованих політичних поглядів і характеру, і могли потрапити під вплив пропаганди та агітації [384, с.338-339].

Таким чином, однією із суттєвих причин переходу до ОКЖ була можливість швидкої та успішної кар’єри, отримання дострокових військових звань у порівнянні з армійською службою, а також матеріальна забезпеченість жандармського офіцера, належна система соціального захисту офіцера та його родини. На службу у підрозділи транспортної жандармерії на залізниці приваблювало офіцерів відносна безпека несення служби (у ті часи говорили: «на залізницях повітря чистіше»). Аналіз, виявлених нами джерел свідчить, що у 1915 р. проходили службу в ЖПУ залізниць України 8 генерал-майорів ОКЖ. Показова у цьому відношенні є біографія генерал-майора Ялмар-Леопольд Лундгрена, який зробив собі кар’єру у транспортній жандармерії залізниць, перейшовши в ОКЖ у чині штаб-капітана, 1885 р. та

пройшов упродовж 28 років службове зростання до звання генерал-майора у 1913 р., посідаючи посаду начальника Кременчуцького ЖПУЗ 1907 р. – 1915 рр., будучи нагородженим орденами Святого Станіслава 3 ступеню 3.09.1882; Святої Анни 3 ступеню 9.04.1900; отримавши звання полковника 1905 р.; Святого Володимира 4 ступеню 6.12.1906; Святого Станіслава 2 ступеню 6.12.1909; Святого Володимира 3 ступеню 22.03.1915. Цікавим є і той факт, що Я. -Л. Лундгрєн був лютеранином – єдиним серед генерал-майорів (взагалі серед 185 офіцерів ОКЖ, що проходили службу в ЖПУ залізниць України з 1900 – 1915 р. було 8 лютеран, 1 мусульманин, всі інші – 176 особи – православного віросповідання) [284, с.231]

Служба жандарма була доволі небезпечною і тяжкою, як у морально-психологічному так і у фізичному аспекті. Робочий день складав 11 – 12 годин. Тому важливе значення урядом приділялось матеріальному стимулюванню, матеріальному забезпеченню та соціальному захисту військовослужбовця ОКЖ, в тому числі й ЖПУЗ.

Оплата праці, матеріальне забезпечення чинів ЖПУЗ встановлювались відповідно до штатного розкладу. Так, за виявленими нами архівними даними, оплата праці військовослужбовців транспортної жандармерії виглядала таким чином: 1873 р. річний заробіток начальника ЖПУЗ – столові: 560 руб.40 коп., додаткові (надбавка) – 600 руб., роз'їзні – 600 руб.; ад'ютант ЖПУЗ – столові: 138 руб., додаткові – 400 руб.; начальник ЖПВЗ: столові: 300 руб., додаткові (надбавка) – 400 руб., роз'їзні – 200 руб.; помічник начальника відділення на прикордонному пункті – столові: 300 руб., додаткові (надбавка) – 400 руб.; унтер-офіцер – 120 руб.; писар 2 розряду – 60 руб.; писар 3 розряду – 36 руб.[113, с.102]. З введенням у 1885 р. посади вахмістра, його річний оклад складав 240 руб.[147, с.481].

У 1888 р. річний оклад начальника ЖПВЗ склав 500 руб. [149, с.158]. У 1890-х рр. після введення в експлуатацію нових залізничних ділянок, та відкритті нових ЖПВЗ, роз'їзні кошти начальникам відділень становили 500 руб на рік, що на 300 руб більше ніж у 1873 р. [184, с.203]. Станом на 1905 р.

річний дохід начальника ЖПУЗ склав 2100 руб.; начальника ЖПВЗ – 700 руб.; помічника начальника ЖПВЗ (згідно військового звання) – 600 руб.; помічника начальника відділення на прикордонному пункті – 720 руб.; ад'ютанта управління – 240 руб.; вахмістра – 360 руб.; унтер офіцера – в залежності від окладу (вищого-300 руб., середнього – 240 руб., нижчого – 180 руб.) [184, с.203]. 1906 р. імператором Миколою II височайше було затверджено «мнение Государственного Совета об увеличении содержания нижним чинам Отдельного Корпуса жандармов», яким передбачався річний оклад вахмістра – 540 руб.; унтер-офіцерів вищого окладу – 420 руб., середнього – 360 руб., нижчого – 300 руб. Так, аналіз архівних документів за лютий 1907 р., засвідчує отримання рядовими військовослужбовцями Долгінцевського ЖПВЗ Катерининського ЖПУЗ нових, підвищених окладів: вахмістр І. Бондаренко – 45 руб.; унтер-офіцери Т. Приходько, С. Редькін – 35 руб; Ф. Рубанов, Я. Дорофеев – 30 руб; І. Даниленко, М. Селюков – по 25 руб.[52, арк.96].

Крім матеріального стимулювання до служби у ОКЖ, важливу роль відігравали і форми морального заохочення, зокрема нагородження офіцерів – орденами, рядових – медалями з відповідним матеріальним стимулюванням у формі грошових доплат до основного окладу. Так, циркуляром Штабу ОКЖ № 233, від 26 листопада 1916 р. передбачалось здійснення грошових виплат за «бойові медалі»: «Щорічна виплата чинам, відзначених Георгіївським хрестом, військовим орденом, медаллю «за відвагу» повинна здійснюватися коштом ГІУ, оскільки вище перелічені нагороди можуть бути присвоєні лише у разі безпосередньої участі особи у воєнних діях. [14, Арк. 775»].

Як зазначає дослідник О. Костильов, жандармам також виплачувалися спеціальні грошові премії приурочені до великих державних та церковних свят: офіцери до Різдва Христового, Великодня отримували 150-800 руб, рядові – 15 - 40 руб. [467, с.71].

Однією зі складових соціального захисту та соціального забезпечення жандармів ЖПУЗ було їхнє пенсійне забезпечення за вислугою та віком. Так,

починаючи з 1890 р., на пенсію мали йти молодші офіцери по досягненню 55 річного віку, підполковники – 58 річного віку, полковникам й генералам дозволялась безстрокове перебування на службових жандармських посадах. За 30 років безперервної служби, офіцер ЖПУЗ мав право на пенсію у розмірі 90 руб [467, с.92]. У 1912 р. було прийнято новий пенсійний статут для військовослужбовців, згідно якого офіцерам та унтер-офіцерам, які прослужили 25 років державою встановлювалась пенсія у розмірі половини окладу (з урахуванням столових і додаткових). Максимальна армійська пенсія за вислугу 35 років становила 7000 руб на рік, мінімальна – 300, для порівняння жандармська у 1,5 – 2 рази більша і складала 10500 – 14000 руб. на рік [438, с.47-48]

Важливою складовою соціального захисту та забезпечення військовослужбовця ЖПУЗ було надання йому та родині безкоштовного житла або виплати квартирних грошей для зняття відповідного житла. У циркулярі Штаба корпусу жандармів від 24 вересня 1911 року № 81 зазначалось: «У кожному окремому випадку розглядати питання надання житла офіцерам на єдиних умовах з квартируванням залізничних службовців, тобто з опаленням за рахунок залізниці але без освітлення...Кошти, що виділяються офіцерам на оренду житла, після надання їм квартир на станціях мають перераховуватися залізниці». В залежності від сімейного стану військовослужбовцям молодшого офіцерського складу передбачалася 2-х кімнатна квартира, старшого – 3-х кімнатна, полковникам – 5-ти кімнатна, без врахування кухні та житлових кімнат для прислуги [74].

Створення різних благодійних товариств і фондів на початку ХХ ст. мало посприяти поліпшенню матеріального та соціального забезпечення сімей військовослужбовців поліції, в тому числі і ЖПУЗ. Так, під час революції 1905-1907 рр., коли зросла кількість випадків загибелі жандармів при виконанні своїх службових обов'язків, при підтримці Штабу ОКЖ було створено «Комитет по призрению детей лиц, погибших при исполнении служебных обязанностей», який виявляв турботу про дітей та сім'ї загиблих

жандармів, виплачуючи грошову допомогу, надаючи різну матеріальну допомогу, подавав клопотання про прийняття дітей до притулків, шкіл, інших навчальних закладів, організовував за власні кошти притулки і начальні майстерні. Виплати також здійснювалися дітям із сімей жандармів, що загинули не під час виконання службових обов'язків, а і «у випадках злочинних замахів зкоєних з мотивом того, що особа мала чин в поліції чи корпусі жандармів». Для «дітей чинів поліції і корпусу жандармів, що загинули або постраждали під час замахів чи масових хвилювань», грошова допомога встановлювалася у розмірі «встановленому для дітей осіб, що загинули під час війни з Японією» [311, с.207].

Однією з благодійних організацій, що також опікувалася матеріальним становищем жандармів та їх родин було «Общество взаимопомощи офицеров Отдельного корпуса жандармов», кошторис якого формувався з відрахувань із зарплат самих жандармів та благодійних внесків їх дружин.

Із благодійних добровільних перерахувань військовослужбовців ОКЖ також утримувався шпиталь. Навіть, у роки Першої світової війни військовослужбовці зі своєї платні продовжували перераховувати добровільні внески на його утримання. В липні 1914 р. командуючий ОКЖ запропонував начальникам ГЖУ та ЖПУЗ з'ясувати можливості добровільної участі їх підлеглих у перерахуванні коштів на надання допомоги пораненим та хворим воякам діючої армії, організації для них поштових посилок, подарунків, купівлі теплих речей. Всі військовослужбовці управлінь ОКЖ і ЖПУЗ, у відповідь на звернення свого командуючого, прийняли рішення на період всієї війни щомісячно перераховувати із своєї заробітної плати від 1% до 2% [467, с.99].

Діяльність кожного ЖПУЗ відзначалась суворою фінансовою звітністю. У кожному ЖПУЗ вівся спеціальний журнал надходжень та витрат, в якому фіксувались кошти, що надавались на оплату квартир; надбавки за надстрокову службу, а також добові, що надавались нижчим жандармським чинам під час службових відряджень, супроводу поштових вагонів. При

цьому суми відрахувань військовослужбовцями ЖПУЗ до емеритальної каси складала – 6% від окладу та компенсаційних нарахувань; пенсійні відрахування та до інвалідного фонду – 5%, на потреби шпиталю і забезпечення медикаментами – 2,5% [467, с.99].

Разом з тим, дослідники відмічають ряд недоліків у фінансовому та матеріальному забезпеченні діяльності військовослужбовців ЖПУЗ (невідповідність жалування та додаткових компенсаційних виплат специфіці та складності виконуваних ними функцій), що, на їхню думку, негативно впливало на ефективність діяльності транспортної жандармерії в цілому, низькій престижності служби жандармом. Оскільки військовослужбовці транспортної жандармерії мали забезпечувати поліцейний нагляд не тільки на державних, але й на приватних залізницях, то передбачалось залучення їхнього керівництва до фінансового та матеріального забезпечення діяльності жандармів ЖПУЗ.

Таким чином, причиною чисельності штату транспортної жандармерії залізниць було матеріальне благополуччя, кар'єрне зростання та соціальне забезпечення, що визначалося та регулювалося на законодавчому рівні. Проаналізувавши звітні фінансові відомості військовослужбовців ЖПУ залізниць України, можемо констатувати, що від початку діяльності транспортної жандармерії на залізниці у 1867 р. до ліквідації – у 1917 р. заробітна платня військовослужбовця ЖПУЗ підвищилася більше як у 3 рази.

Протягом існування транспортної жандармерії на залізницях склалась чітка структура її підрозділів з відповідною штатною ієрархією. Так, особовий штат окремого взятого ЖПУЗ складався з: начальника жандармського залізничного поліцейного управління, ад'ютанта управління, писаря управління (канцеляриста), начальника жандармського залізничного відділення, помічника начальника відділення, унтер-офіцерів (керівництво якими доручалось призначеному із їхнього складу вахмістру відділення) [280].

Безпосереднє керівництво ЖПУЗ здійснював начальник управління, якого призначав командир ОКЖ з числа жандармів у званні підполковників. Призначеному офіцеру ОКЖ на посаду начальника ЖПУЗ достроково присвоювалось звання полковника, що свідчило про його високий посадовий статус і те значення, яке надавало відомство МВС цьому підрозділу в системі транспортної жандармерії. Посада начальника ЖПУЗ відповідала посаді командира полку і тому, як правило, наказом по ОКЖ йому згодом присвоювалося звання генерал-майора.

Опрацьовані нами джерела дозволили дещо персоналізувати командний склад начальників управлінь ЖПУ залізниць українських губерній. Так, у 1884 р. Київське ЖПУЗ очолювали полковники Вейсбах [66, с.97], Харківське – полковник Баженов [66, с.118]. 1887 р.: Київське – полковник Вейсбах [68, с.82], Харківське – полковник Баженов [68, с.110], Кременчуцьке – підполковник Карпов [68, с.86]. 1891 р.: Київське – підполковник фон Прітвіц [73, с.83], Харківське – полковник Баженов [73, с.110], Кременчуцьке – підполковник Сільницький [73, с.86]. 1915 р.: Київське – полковник Левандовський [284, с.104], Харківське – полковник Канєвцов [284, с.172], Кременчуцьке – генерал-майор Лундгрєн [284, с.109], Катерининське – полковник Сергієвський [284, с.94], Одеське – полковник Велєдницький [284, с.130], Московсько-Київське – генерал-майор Маас [284, с.125], ЖПУЗ Галичини – підполковник Оже де Ранкур [284, с.178].

Забезпечуючи керівництво та командування офіцерським та особовим складом ЖПУЗ начальник управління мав досить широкі повноваження. Він мав право: своїми наказами інформувати особовий склад про внесені зміни у закони, правила, інструкції, циркуляри та окремі розпорядження командира ОКЖ; самостійно видавати накази для виконання підлеглими свого управління; особисто або через офіцерів, що перебували під його командуванням, контролювати належне виконання військовослужбовцями керованого ним управління своїх функціональних обов'язків та повноважень.

Начальник управління особисто розподіляв офіцерів та нижчих чинів за залізничними відділеннями, визначаючи порядок несення поліційної служби на вузлових станціях, забезпечуючи правопорядок, за яким «станції та особистий склад унтер-офіцерів при виконанні поліційних функцій перебували під командою одного, а не декількох начальників відділень».

Начальник був зобов'язаний не менше, одного разу на два місяці, здійснювати об'їзд підконтрольного йому залізничного району з метою огляду відділень і перевірки належної служби військовослужбовцями, що перебували під його командуванням. Результати перевірок оголошувалися у наказах по управлінню. Крім обов'язкових об'їздів залізничних районів для огляду відділень, начальник мав особисто зустрічати імператорський потяг, який був присутнім на станції при його проходженні, а також своє безпосереднє начальство при виконанні, покладених на нього ним, особливих доручень. Начальник управління в підконтрольному йому районі ЖПУЗ мав особисто супроводжувати потяги особливого значення, в яких пересувалися залізницею імператор, члени імператорської родини, міністр внутрішніх справ, шеф жандармів, командир ОКЖ.

Перевіряючи службову діяльність начальників відділень та їхніх помічників, начальник управління мав звертати особливу увагу на: дотримання ними належного порядку зберігання таємних документів (печаток, резерву перепусток, які дозволяли бути присутніми на станції при проходженні імператорського потягу, тощо); здійснення процедури слідчих дій з кримінальних та політичних злочинів; на реєстрацію залізничних службовців; правильність ведення протоколів правопорушень та своєчасне інформування про них своїх начальників; розгляд начальниками відділень скарг на дії чинів обер-офіцерського складу. Про це свідчить циркуляр № 79 Департаменту Поліції Начальнику Київського ЖПУ, від 19.вересня 1892р.: «Приймаючи до у ваги випадок щодо недбалого зберігання ключа для таємних шифрограм, який стався в одному з ЖПУЗ... Черговий унтер-офіцер мав можливість безконтрольно зробити його копію. Пропоную Вашому

Високоблагородію, посилаючись на ст. 708 і 802 Зводу Воєнних Постанов 1869 р., за наказом командира Корпусу, вжити необхідних заходів для забезпечення належних умов зберігання, як вказаних ключів для шифрограм, так і взагалі усіх документів, зміст яких складає таємницю» [3, арк 7].

Поза увагою начальника управління при перевірці діяльності начальників відділень не залишалися: дії вахмістра, кожного унтер-офіцера відділення; порядок накладання на нижчих офіцерів дисциплінарних покарань; організація занять та методів навчання, як з нижчими офіцерами, так і з новопризначеними унтер-офіцерами; забезпечення безпечності руху імператорського потягу у контрольованому районі відділенням; умови належного зберігання службового майна та оформлення звітної документації; матеріальне забезпечення унтер-офіцерів відділення.

Щодо унтер-офіцерів начальник управління мав звертати увагу на: стройову підготовку й знання військових статутів; процесуально-правові знання і загальну професійну підготовку та володіння ними практичними вміннями і навиками по здійсненню слідчих дій; знання нормативно-правових актів («Общего устава железных дорог», розділів «Полицейских железнодорожных правил» присвячених порядку організації перевезень на залізницях) та організацію ознайомлення й вивчення інструкцій, розпоряджень, пов'язаних з забезпеченням безпечного руху імператорського потягу; знання правил технічної експлуатації залізниць, навиків телеграфіста; належного ведення та збереження документації з грифом «таємно». Такі інспекторські перевірки жандармсько-поліційних відділень залізниць, начальник управління повинен був здійснювати два рази на рік. Серед обов'язків начальника управління був також розгляд скарг, як поданих на його ім'я на військовослужбовців управління, так і із книг скарг залізничних станцій. Про свої рішення за розглядом скарг, начальник управління інформував «начальника залізниці для внесення їх до книги повідомлень про рішення щодо поданих скарг» [146, с.322].

Згідно зі ст. 164 «Общего устава российских железных дорог» начальникам управлінь дозволялося видавати окремі розпорядження щодо порядку перебування сторонніх осіб на залізниці та особливі постанови щодо перебування у вагонах потягів осіб, які не мали відповідних проїзних документів. Ці нормативно-правові акти вступали в дію лише після їх затвердження Радою залізниці [146, с.311-312].

Обов'язком начальника управління було вжиття необхідних дій щодо забезпечення начальників відділень та їх помічників, у керованому ним ЖПУЗ, державним житлом з житлового фонду залізниць. У разі відсутності можливостей надання державних квартир, начальник управління «мав узгодити з адміністрацією залізниці розміри додаткових виплат з фонду залізничних товариств офіцерам залізних відділень, необхідних для найму ними квартир» [74, с.89].

Реалізація начальником управління, покладених на нього повноважень та виконання ним своїх обов'язків супроводжувалась веденням відповідного діловодства, яким керував, очолюючи канцелярію управління, ад'ютант начальника управління, що призначався з обер-офіцерів ОКЖ наказом по Корпусу [280].

Власне канцелярія складалася з двох частин: господарської та стройової. Стройова частина канцелярії кожного управління транспортної жандармерії відповідала за ведення: книги наказів, послужних списків офіцерських і класних чинів, алфавітних послужних списків військовослужбовців солдатського складу, журналу стягнень, накладених на офіцерів, журналу вхідної та вихідної документації, розсильної книги. У канцелярії, обов'язково зберігалися: «Свод военных постановлений», накази по військовому відомству і циркуляри Головного штабу, накази та циркуляри по ОКЖ та МВС. Кожне управління також мало власний архів, де зберігалися справи та книги за минулі роки з їх загальним описом [40, арк.158].

Необхідно вказати, що крім господарського та стройової частин, у канцелярії ЖПУЗ існувала засекречена частина, в якій зберігалась

документація діяльності філерів, слідчі справи, звіти з процесуальної та оперативно-пошукової діяльності військовослужбовців транспортної жандармерії [280].

Отже, обсяг повноважень начальника ЖПУЗ вимагав від нього високої компетентності, вимогливості, як до себе, так і до підлеглих, умінь працювати з ними. Специфіка керівної діяльності начальника управління визначалася, як територіальним розташуванням й особливостями залізниці, ступенем й умовами пасажиропотоків, приналежністю залізничних ліній певного району, окремому або акціонерним залізничним товариствам, так і кількістю відділень на залізниці й необхідністю забезпечення умілого, командування кожним окремим начальником відділення, доручаючи йому безпосереднє виконання функцій транспортної жандармерії на місцях [74].

Начальники залізничного жандармсько-поліцейського відділення (ЖПВЗ), яке перебувало у віданні ЖПУЗ, призначалися наказом по Корпусу на посаду у чині полковника чи ротмістра, хоча на практиці реальність була дещо іншою. Опрацьовані нами архівні дозволили з'ясувати якісну та кількісну характеристику кадрового складу цього підрозділу в системі транспортної жандармерії на залізницях українських губерній. Так, серед начальників Київського та Харківського ЖПВЗ залізниць України, станом на травень 1884 р. було 11 підполковників, 5 штабс-капітанів, 8 капітанів [66, с.97]. 1886 – 8 підполковників, 5 штабс-капітанів, 3 капітани, 8 ротмістрів, 3 штабс-ротмістрів [67, с.83]. 1887 р. – 9 підполковників, 15 ротмістрів [68, с.82]. 1888 р. – 8 підполковників, 15 ротмістрів, 2 штабс-ротмістрів [69, с.84]. 1889 р. – 6 підполковників, 20 ротмістрів, 1 штабс-ротмістр [70, с.85]. 1890 р. – 11 підполковників, 16 ротмістрів [71, с.82]. 1891 р. – 12 підполковників, 17 ротмістрів [73, с.83]. 1892 р. – 11 підполковників, 18 ротмістрів [73, с.83]. 1915 р. 1 полковник, 28 підполковників, 22 ротмістрів, 1 поручик [284, с.104].

Отже, аналіз статистичних даних засвідчує тенденцію до посилення вимог при відборі на посади начальників ЖПВЗ. Вони ставали більш

жорсткими і як наслідок число військовослужбовців у званні підполковників стала перевищувати військовослужбовців у званні ротмістрів.

Начальник ЖПВЗ обов'язково мав бути присутнім на станції під час прибуття та відправлення поштових, кур'єрських, товарних та пасажирських потягів, що визначалося циркуляром № 2607 Штабу ОКЖ від 9 квітня 1888 р. [280]. До обов'язків начальника відділення входив також контроль та нагляд за поведінкою та належним виконанням його підлеглими своїх посадових зобов'язань, йому безпосередньо підпорядковувалися усі штатні службовці відділення та тимчасово відряджені до управління жандарми солдатського складу. Архівні дані засвідчують, що при виявленні фактів перевищення своїх службових повноважень жандармами відділень або щодо виявлених фактів професійної некомпетентності при виконанні унтер-офіцерами своїх прямих обов'язків начальник відділення складав відповідний рапорт про невідповідність означеного жандарма займаній посаді, що ставав підставою для видання начальником управління відповідного наказу. Про це засвідчує циркуляр начальника Київського ЖПУЗ до начальників 10 відділень (Київського, Рівненського, Бердичівського, Козятинського, Фастівського, Уманського, Вінницького, Ковельського, Коростенського, Волочиського) з грифом «таємно» №550 від 11.08.1910 р.: «...Із поданих мені атестацій на унтер-офіцерів, я можу зробити висновки, що мають місце випадки атестації унтер-офіцера позитивно не тільки для ведення політичного, але й для ведення слідства з кримінальних справ, який при цьому не виявив необхідних здібностей та професійної компетентності. Вважаю таку ситуацію ненормальною та недопустимою...Слідство, у широкому розумінні цього слова ...є одним з найважливіших завдань нашої діяльності, і якщо унтер-офіцер не прагне або не бажає прагнути мати належного професіоналізму, то йому не місце в Корпусі жандармів» [14, арк.352].

Начальник відділення також відповідав за належну професійну підготовку новоприбулих на службу унтер-офіцерів, ознайомлюючи їх під час проведення занять з ними необхідними законами, нормами судових та

поліційних статутів. Начальник мав чудово орієнтуватися у підпорядкованому йому залізничному районі, знати стан залізниці, її технічні особливості, усі залізничні будівлі, наглядати за службовцями залізниці, їх реєстрацією у алфавітних картках та в канцелярських книгах відділення, бути проінформованим про благонадійність кожного з військовослужбовців відділення. Ось, як ці обов'язки визначає «Свод военных постановлений»: «Начальник відділення зобов'язаний здійснювати контрольний об'їзд підвідомчого йому району не менше, як один раз на місяць. Він також в особливих випадках має право особисто проводити дізнання, розглядати справи, пов'язані з порушенням честі та гідності нижчих жандармських чинів, а також розглядати скарги потерпілих на залізниці». Начальник відділення повинен був особисто супроводжувати своє безпосереднє начальство та урядовців під час відвідин ними підпорядкованої йому ділянки залізниці. [280]. Начальники відділень ЖПУЗ за своїми повноваженнями були прирівняні до ескадронних командирів у званні ротмістра чи полковника й призначались на цю посаду наказом по Корпусу жандармів з зазначенням району відділення, його кадрового складу, кількості підлеглих йому нижчих чинів. У своєму підпорядкуванні начальник відділення міг мати помічника начальника відділення, посаду якого запроваджували при наявності у районі залізничного відділення пункту прикордонного контролю. Він мав забезпечувати організацію паспортного контролю на прикордонних залізничних станціях. Помічниками начальника відділення були також офіцери у званні ротмістра або полковника. На пунктах прикордонного контролю залізничного відділення відповідного ЖПУЗ під командою помічника начальника відділення, у відповідності до штату управління, були військовослужбовці нижчого складу, а також військовослужбовці прикордонних частин та місцевих ГЖУ, направлених для проходження служби у відповідному відділенні ЖПУЗ [286, с.4].

У кожному відділенні ЖПУЗ безпосереднє командування солдатським складом здійснював вахмістр відділення, що призначався з одного з унтер-

офіцерів наказом по ЖПУЗ. Його обов'язками було: ознайомлювати солдатський склад з наказами вищестоящих командирів, проведення занять з унтер-офіцерами.

За відсутності начальника відділення, він мав право читати листи та телеграми, оглядати службові пакети та телеграми, адресовані на ім'я начальника, а в особливих випадках, коли необхідно було прийняти термінове рішення, мав право перебирати на себе повноваження начальника відділення. Вахмістр також ніс відповідальність за належний стан збереження державного майна, а також обмундирування всіх унтер-офіцерів [286, с.5].

Власне, до складу унтер-офіцерів ЖПУЗ зараховувались до надстрокової служби фельдфебелі, вахмістри та унтер-офіцери зі стрійовими званнями, звільнені в запас з гвардії та армії. Зараховувались на службу до транспортної жандармерії та звільнялись з неї унтер-офіцери наказом начальника ЖПУЗ. Зараховані до військової надстрокової служби у транспортній жандармерії унтер-офіцери мали відповідати таким критеріям: «унтер-офіцери повинні бути зразкової поведінки, не схильні до пиятики, такими, що ніколи не притягувались до адміністративної відповідальності, знати свої службові обов'язки, тямущими та з відповідним рівнем освіти... » [286, с.4]. Згідно «Положения о сверхсрочной службе» №172, 1890р. та циркулярів по ОКЖ №5 від 1886 р. та №11 від 1890р: «унтер-офіцер укладав угоду про 5-ти річний термін служби; за один місяць до завершення цього терміну він повідомити начальство про свій намір продовжити службу не менше, ніж протягом 1 року чи про своє рішення звільнитися у запас» [286, с.4].

До штатного складу ЖПУЗ, крім військовослужбовців, залучались й інші особи: денщик, писар, перекладач, лікар-ветеринар, коваль. Хоча штатом і передбачалась посада перекладача, архівні дані засвідчують, що серед особового складу ЖПУЗ залізниць України посади перекладачів були вакантними (на відміну від ЖПУЗ у Фінляндії та Грузії). Такий стан речей пояснюється зрусифікованістю офіцерського та особового складу, який в

основному комплектувався з жителів міст – адміністративних та індустріальних центрів.

Таким чином, обсяг повноважень начальника ЖПУЗ вимагала від нього високої компетентності, вимогливості, як до себе, так і до підлеглих, умінь працювати з ними. Специфіка керівної діяльності начальника управління визначалася, як територіальним розташуванням й особливостями залізниці, ступенем й умовами пасажиропотоків, приналежністю залізничних ліній певного району, окремому або акціонерним залізничним товариствам, так і кількістю відділень на залізниці й необхідністю забезпечення умілого, командування кожним окремим начальником відділення, доручаючи йому безпосереднє виконання функцій транспортної жандармерії на місцях.

Отже, загальна характеристика організаційної структури та кадрового складу ЖПУЗ засвідчує, що транспортна жандармерія на залізницях, як структурний підрозділ Окремого корпусу жандармів, за оцінкою генерала В. Новицького, є «добре згуртованою компактною масою людей ідейно-консервативного спрямування, які були самовіддані імператору, охороняли престол і самодержавний устрій» [300, с.78], являючи собою таку структурно – централізовану систему: жандармські поліцейні управління залізниць, до складу яких входять жандармські поліцейні відділення залізниць (фактично закріплені за залізничним округом залізничного управління і повністю підпорядковувалися йому); управлінський штат якої складався з: начальника жандармського залізничного поліцейного управління, начальника жандармського залізничного відділення, помічника начальника відділення, ад'ютанта управління, вахмістра відділення, таємних агентів; військова служба в якій передбачала швидке кар'єрне зростання з отриманням відповідних військових звань, отримання високих посадових окладів, належне пенсійне та соціальне забезпечення, в тому числі і членів родин. Враховуючи позитивний досвід кадрової політики у забезпеченні діяльність ЖПУЗ особовим складом, необхідно враховувати, що військовослужбовці

транспортної жандармерії залізниць були не тільки відданими справі професіоналами, але й звичайними людьми з їх вадами та хибами.

Висновок до розділу 2.

Початок діяльності транспортної жандармерії залізниць України, що нерозривно пов'язана зі становленням і розвитком системи жандармсько-поліційних органів в Російській імперії, органів політичної поліції, припадає на добу «Великих реформ» 60 - 70-х рр. XIX ст. і в історії її формування та розвитку виділяємо ряд етапів. 1868 – 1873 рр. – жандармсько-поліційні управління залізниць (ЖПУ Курсько-Київської залізниці, та ЖПУ Києво-Одеської залізниці) в українських губерніях Російської імперії в умовах соціально-економічних зрушень, розгортання промислового перевороту в Україні, широкого залізничного будівництва, породженими ними управлінськими й соціальними проблемами, подальшою централізацією державного управління на всіх рівнях, розпочинають свою діяльність як окремий воєнізований підрозділ в системі ОКЖ. 1873-1887 рр. – період організаційного оформлення жандармсько-поліційні управління залізниць, який характеризувався комплексною розробкою законодавства, що мав забезпечити правові засади їхнього функціонування; перетворенням транспортної жандармерії на залізницях України у загальноімперський інститут правоохоронної системи самодержавної Росії, остаточним організаційним оформленням її структури (жандармські поліційні управління залізниць, жандармські поліційні відділення залізниць (фактично закріплені за залізничним округом залізничного управління і повністю підпорядковувалися йому); кадровим забезпеченням їхньої діяльності (управлінський штат складався з начальника жандармського залізничного поліційного управління, начальника жандармського залізничного відділення,

помічника начальника відділення, ад'ютанта управління, вахмістра відділення, таємних агентів).

Період 1887-1905 рр. відзначений подальшим удосконаленням нормативно-правового регулювання діяльності ЖПУЗ українських губерній, збільшенням кількості підрозділів, зростанням та кадровим посиленням особового штату, значним розширенням повноважень, створенням дієвого механізму взаємодії з іншими інституціями правоохоронної системи Російської імперії. Кадровий штат транспортної жандармерії залізниць України склали високопрофесійні офіцери та досвідчені унтер-офіцери, обов'язковою умовою прийняття яких було проходження попередньої військової служби. У 1872 р. для покращення ефективності роботи ЖПУЗ на прикордонних пунктах було запроваджено посаду помічника начальника відділення, а у 1885 р. – вахмістра, який займався внутрішньою організацією справ у ЖПУЗ. Військова служба в транспортній жандармерії залізниць стає престижною й передбачала швидке кар'єрне зростання, отримання відповідних військових звань, високих посадових окладів, належне пенсійне та соціальне забезпечення, в тому числі і членів родини.

Період 1905 – 1914 рр., років революційних катаклізмів та Столипінської модернізації, відзначений подальшим удосконалення законодавства, спробами певного реформування транспортної жандармерії залізниць українських губерній як політичної поліції.

Особливості функціонування транспортної жандармерії залізниць України у період 1914-1917 рр. визначались умовами воєнного часу, коли, крім основних функцій (нагляд за залізницею, залізничними районами, внутрішній контроль за службовцями залізниць та неблагонадійними, що проживали в підзвітному їм районі, попередження страйків), військовослужбовці ЖПУЗ відповідали за безпечне пересування військових та цивільних потягів, забезпечували взаємодію з органами контррозвідки на місцях, боротьбу зі спекуляцією на залізниці; надавали необхідну допомогу біженцям (перевезення, розміщення, охорона пунктів перебування, своєчасне

забезпечення продовольством), організовували евакуацію вантажів особливого призначення, особового складу ОКЖ та їх родин.

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.

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

Розділ 3. ЖПУЗ українських губерній Російської імперії: характеристика та напрямки діяльності

3.1. Підрозділи спеціального призначення у системі транспортної жандармерії.

Система органів транспортної жандармерії Російської імперії мала досить складну структурну організацію, що включала різні підрозділи та формування вузької спеціалізації, кожен з яких, здійснюючи функціональні повноваження, виконував чітко визначені завдання.

На початку ХХ ст. в умовах зростання мережі залізниць, наростаючого страйкового руху під час економічної кризи 1900-1903 рр. подальшої радикалізації суспільних настроїв, наростання активності радикальних політичних партій та організацій російським урядом вживались подальші заходи, спрямовані на поліпшення діяльності жандармсько-поліційних органів, розширення їхніх можливостей по забезпеченню правопорядку в країні, в тому числі і на залізницях. Одним із таких заходів стало запровадження у 1903 р. жандармської кінної постової служби на залізницях. У зв'язу з неможливістю виділення значного фінансування ця спроба полишилася не реалізованою. Більш успішнішими виявилися заходи Штабу ОКЖ по організації патрульно-постової служби. Крім того, у цей період на всіх залізницях запроваджувався суворий контроль за відбором особового складу до цього підрозділу транспортної жандармерії. Так, було встановлено обов'язкове правило, за яким особа, що виявляла бажання вступити до патрульно-постової служби проходила ретельну перевірку на політичну благонадійність [14, арк. 338-341].

Події всеросійського жовтневого страйку у 1905 р., активну участь в якому взяли залізничники, що паралізувало діяльність найбільших залізниць імперії та унеможливило швидке реагування влади на наростаючі виступи в

умовах Першої російської демократичної революції (1905-1907 рр.) спонукали імперську владу вжити дієвих заходів з організації безпеки на залізницях. Відповіддю влади на наростаючі страйки залізничників стала організація високомобільних загонів швидкого реагування на залізницях в системі транспортної жандармерії [343, с.116].

11 березня 1906 р. прем'єр-міністр С. Вітте у таємному листі до міністра внутрішніх справ П. Дурново звернувся з пропозицією про необхідність сформувати спеціальні жандармсько-поліційні загони мобільного реагування на кожній залізничній станції (практика діяльності таких загонів існувала з 1894 р.), забезпечивши їх спеціальними екзекуційними потягами, що забезпечило б швидке реагування військовими засобами на революційні події, що охопили імперію [15, арк.412].

На вузлових залізничних станціях за жандармсько-поліційними загонами мобільного реагування закріплювалися спеціально сформовані й повністю матеріально укомплектовані, відповідно укладеного індивідуального мобілізаційного плану, екзекуційні потяги у складі 12-14 вагонів [15, арк.412].

Екзекуційний потяг супроводжувався старшим офіцером, якого призначав або начальник руху військ, або начальник жандармського відділення, а також жандармами, агентами ЖПУЗ і відповідним персоналом.

Пункти їх формування та райони дислокації екзекуційних потягів та дії високомобільних загонів швидкого реагування визначав особовий комітет при управлінні залізниці. Рішення особового комітету доводяться до відома начальника відповідного ЖПУЗ (контрольованому районі якого передбачалося застосування цих загонів) та начальника штабу округу, який мав забезпечити відправку необхідного військового контингенту [42, арк.129].

Начальник загону призначався з осіб офіцерського складу військовослужбовців транспортної жандармерії, що вирізнявся енергійністю, досвідченістю, кмітливістю, умінням діяти рішуче у найкритичніших

ситуаціях (бо його головним завданням є якнайшвидше припинити протиправні виступи і негайно відновити порядок та рух на залізничній ділянці; мобільність у прийнятті ним рішень зменшує втрати, які може понести залізниця від дій зловмисників). Аналогічні вимоги висувались і при відборі кандидатур до складу високомобільного загону швидкого реагування.

Штат загону складався з: 1 піхотної роти, 1 взводу кавалерії, 2 - 4 кулеметників, 12 саперів, 2 телеграфістів, військового фельдшера з необхідним комплектом для надання першої медичної допомоги, при необхідності 2 бойові артилерійські одиниці. Крім того, до штату екзекуційного потягу входили військовослужбовці транспортної жандармерії (1 офіцер та 6 унтер-офіцерів), 30 залізничних робітників з необхідним реманентом для ремонту пошкодженої залізничної ділянки і резервна паровозна бригада (машиніст, помічник машиніста, кочегар) [15, арк 412].

Бойове оснащення високомобільного загону швидкого реагування передбачало забезпечення піхотинців, саперів та телеграфістів – 120 набоями на гвинтівку; кавалеристів – 30 набоями.

Передбачалось триденне забезпечення загону провіантом та фуражем.

Необхідну оперативну інформацію начальник загону отримував від військовослужбовців місцевих ЖПУЗ, або відділень ЖПУЗ, або адміністрації залізниці, або залізничної станції.

Оцінивши реальний стан речей, начальник загону оголошував на станції та прилеглий території військовий стан і керував операцією з придушення протиправних дій на залізничній станції, а в разі необхідності віддавав накази щодо застосування зброї, артилерії (маючи запобігти не допущення значних руйнувань та пошкоджень), запроваджував військово-польовий суд. Після придушення бунту на залізничній станції, начальник загону мав своєчасно організувати охорону стратегічно важливих комунікацій: вокзалу, телеграфу, водопостачання, депо, поворотного кола, паротягів, тощо [15, арк. 412].

З часу відновлення правопорядку керівництво станцією передавалося або коменданту станції, і в разі крайньої необхідності при ньому полишався

підрозділ з числа військовослужбовців високомобільного загону швидкого реагування.

Комендант відновлював роботу залізничного вокзалу та залізничного вузла, забезпечуючи безперебійних рух потягів по станції [15, арк.412-413]..

Виконавши завдання високомобільний загін швидкого реагування повертався до місця своєї дислокації.

Отже, високомобільні загони швидкого реагування стали першими підрозділами спеціального призначення в системі правоохоронних органів Російської імперії, в тому числі в системі транспортної жандармерії в Україні.

Важливим напрямком у діяльності транспортної жандармерії в Україні було здійснення таємного агентурного нагляду (організація якого розпочалася з 1880 р.), що зобов'язувало мати власну агентуру на залізницях. У зв'язку з цим одним із спеціальних організаційних підрозділів ЖПУЗ стали агентурні відділи, діловодство яких здійснювалось під грифом «Таємно».

7 серпня 1906 р. Департаментом поліції видано циркуляр, який зобов'язував начальників залізничних відділень ЖПУЗ у контрольованих ними районах мати у своєму підпорядкуванні таємних агентів [467, с.104].

Відповідно до цього циркуляру начальники ЖПУЗ українських губерній створювали агентурні відділи та організовували роботу по формуванню їхніх штатів. Про це, зокрема, свідчить таємний циркуляр начальника Київського ЖПУЗ адресований начальникам відділень від 18 липня 1907 р, № 210, в якому зазначалося: «...на таємну агентуру у всіх відділеннях має бути звернуто особливу увагу, відсутність у будь-якому відділенні таємної агентури буде рахуватися службовим недбальством начальника відділення і суттєво вплине на оцінку його діяльності. Рекомендую відділенням без таємної агентури знайти і влаштувати надійних і відповідальних агентів...» [38, арк.261]. У 1910 р. Департамент поліції підтвердив своє розпорядження про необхідність начальникам ЖПУЗ мати в обов'язковому порядку агентурний відділ у своєму штаті. Запровадження агентурного відділу при

ЖПУЗ, як окремого інституту в системі транспортної жандармерії, було пов'язано з діяльністю Всеросійського залізничного союзу у роки Першої російської революції (1905 – 1907 рр.) та організацією ним масштабних всеросійських страйків залізничників у жовтні та грудні 1905 р., які паралізували дії влади спрямовані на придушення революційних виступів в регіонах імперії, в тому числі і в українських губерніях. Підтвердженням цього слугує циркуляр Департаменту поліції № 102691 від 16 червня 1912 р.: «...у жовтні і грудні 1905 р. пройшли залізничні страйки, завдяки яким і через неможливість перекидання військ для придушення, смута і змогла досягти небачених раніше масштабів... такі явища як зародження, розвиток і виступи «Союзу» відбулися через те, що чини ЖПУЗ не займалися політичним розшуком, не мали належної інформації про революційні події і не вміли оцінювати окремі факти, що засвідчували існування настільки небезпечного революційного товариства...» [467, с.105].

Циркуляр також вимагав від начальників ЖПУЗ на вузлових залізничних станціях вербувати до штату своєї агентури членів таємних революційних організацій та нелегальних політичних партій, а на невеликих станціях, де не було залізничних майстерень, штат робітників яких був малочисельним, дозволялось використовувати агентів допоміжного складу.

У своїй діяльності агентурні відділи ЖПУЗ керувались відповідними нормативно – правовими актами («Положение о мерах к охранению государственного порядка и общественного спокойствия» (14 серпня 1881р.), «Положение о негласном полицейском надзоре» (1 березня 1882р.), циркуляр Департаменту поліції № 1365 (9 квітня 1882 р.). Агентурні відділи ЖПУЗ мали штат, який здійснював нагляд і таємне стеження, як за працівниками самих управлінь, службовцями залізничних станцій, робітниками залізниць та за особами різних політичних партій і революційних організацій (Всеросійського залізничного союзу, соціал-демократичних організацій, тощо). Про отримані агентурні дані начальники ЖПУЗ інформували Департамент поліції. Агентів ЖПУЗ вербували з різних прошарків

суспільства, використовуючи різні методи, не виключався і прямий шантаж потенційних кандидатів [467, с.105].

Департамент поліції адресував циркуляри та інструкції начальникам ЖПУЗ, якими також визначав процесуальні особливості організації діяльності агентів та здійснення ними безпосереднього стеження. Так, інструкцією Департаменту поліції «По организации и ведению внутреннего наблюдения» (1907 р.) передбачалося: «...таємні агенти мають бути членами однієї з революційних організацій або бути пов'язаними з членами цих організацій, так як тільки тоді їхні свідчення будуть мати цінність». По можливості рекомендувалось мати декількох агентів в одній організації чи партії [467, с.106].

Специфікою діяльності допоміжної агентури ЖПВЗ, у підпорядкуванні яких були відсутні вузлові станції і великі залізничні майстерні, було «доносити інформацію про діяльність місцевого лівого елемента у зоні залізничного відчуження» та стеження за складами з боєприпасами та зброєю [288].

Агентурний штат ЖПУЗ мав три категорії: постійні («агенти внутрішнього стеження»), допоміжні («агенти інформатори») та тимчасово залучені («штучники»). Агенти внутрішнього стеження (постійна агентура) – завербовані члени різних політичних партій та революційних й громадських організацій; агенти – інформатори (допоміжна агентура) – це агенти, які не були членами партій чи організацій, але контактували з ними; тимчасово залучені – це особи, які виконували одноразові доручення за невелике грошова винагорода. Основним завданням цих трьох категорій таємної агентури ЖПУЗ був збір та передача здобутої агентурної інформації керівництву ЖПУЗ, яке у свою чергу інформувало Департамент поліції. Разом з тим, жандармсько-поліційне керівництво зазначало про неефективність категорії тимчасово залучених агентів, які не мали достатнього професійного вишколу.

Вербуванням, професійною підготовкою та вишкілом агентів для підрозділів транспортної жандармерії займалися жандармські офіцери, які пройшли навчання на спеціальних курсах при Штабі ОКЖ. Разом з тим, керівництво Департаменту поліції у своїх звітах не раз зазначало про недостатньо професійний рівень підготовки агентури ЖПУЗ та морально – психологічні якості осіб, які часто вербувались до її складу із криміногенного середовища та осіб дії яких носили протиправний характер[288].

Окремим державним кошторисом забезпечувалась організація діяльності агентурних відділів ЖПУЗ. Так, у 1914 р., на їх фінансове забезпечення було виділено 34800 руб.[288].

Механізм функціонування агентурного відділу транспортної жандармерії був достатньо складним і передбачав досить деталізовану систему роботи з таємними агентами. При зарахуванні на службу до штату агентурного відділу прізвище особи не вказувалося, їй відразу ж присвоювалось оперативне ім'я. найбільш поширеними були: «Скромний», «Ходок», «Работнік», «Ричаг». Персональні дані агентів зберігались в обліковій картотеці Департаменту поліції. Завербований агент працював зі своїм офіцером–куратором (лише він знав справжнє прізвище та ім'я агента) якому й передавав оперативну інформацію. Оперативні імена агентів ЖПУЗ не повторювались. Новим агентам присвоювались нові. Але, якщо агент повертався до виконання обов'язків після певної перерви, то він працював під своїм оперативним іменем. Рівень таємності у роботі штатних співробітників агентурного відділу був настільки високий, що вони не знали особисто один одного, хоча могли працювати в одному ЖПУЗ і з одним офіцером-куратором. Виконуючи завдання таємний агент мав швидко орієнтуватися у ситуації, виявляти кмітливість, справляти приємне враження, бути приємним у спілкуванні, налаштувати співрозмовника до щирості та відкритості. Місцем зустрічі агента зі своїм куратором офіцером була спеціально орендована конспіративна квартира (як правило розташовувалась у районах, які б унеможливлювали викриття агента). Таких квартир у

розпорядженні відділу було декілька. У випадку викриття конспіративної квартири або агента, її відразу змінювали, а агента звільняли зі служби у відділенні. Разом з тим, керівництво транспортної жандармерії не полишало свого викритого агента на призволяще, за необхідністю виплачуючи йому грошову допомогу протягом 1-3 місяців [467, с.111].

Свої донесення агенти складали від третьої особи. Письмові донесення передавалися поштою, усні – занотовував безпосередньо жандармський чин. Письмові донесення вирізнялись більшою деталізацією та конкретикою. Усне інформування мало хибу: жандарм незавжди міг правильно передати суть повідомленої інформації, спотворивши її зміст [288].

Отримавши оперативну інформацію, офіцером агентурного відділу транспортної жандармерії оформлялась доповідна (агентурна записка), в якій значилося: автор записки; агента, що подав інформацію; дата отримання інформації; про яку партію чи організацію йде мова [288].

Начальнику ЖПВЗ передавалися копія агентурної записки з відповідними даними, який перевіряв зміст та передавав її начальнику ЖПУЗ та до Департаменту поліції.

Основну документацію агентурного відділу ЖПУЗ складали: записки, звіти зовнішнього та внутрішнього стеження, копії грошових квитанцій, відомості екстраординарних витрат (гроші, які видавалися агенту для виконання оперативних завдань), картки персональних даних.

Отже, таємна агентура в системі транспортної жандармерії, являючи собою спеціальний інститут, сприяла залученню транспортної жандармерії України до здійснення функцій і повноважень спрямованих на посилення контролю за радикальними настроями серед різних категорій населення імперії й боротьбі правоохоронних органів російського самодержавства з наростаючим революційним рухом, який охоплював все більше службовців та працівників залізниць.

Початок ХХ ст. відзначений використанням поліцією новітніх методів у боротьбі зі злочинністю: фотографування затриманих, складання словесних

портретів підозрюваних, впровадження дактилоскопії. Одним із таких нововведень стало залучення до слідчих дій спеціально навчених собак.

У листопаді 1904 р., начальник розшукової частини Київської міської поліції Георгій Михайлович Рудий, у рамках реорганізації Київського розшукового відділення, з метою здобути практичні навички дресирування собак та придбати для київського відділення спеціально навчених тварин та відрядив до Німеччини (м. Швельм) свого співробітника О. Ерганта (у майбутньому став першим київським кінологом). 20 грудня 1904 р. до Києва було привезено чотири собаки породи ердельтер'єр, закуплених на виставці у Німеччині. Витрати київської поліції на навчання дресирувальній справі свого співробітника та купівля собак для відділення склали 695руб. 50 коп. Утримання однієї собаки становило близько 5 рублів (службовець отримував 40 руб.) на місяць. У тому ж році при Київському розшуковому відділенні було введено посаду дресирувальника [435, с. 160].

У 1905 році начальник розшукової частини Київської міської поліції Г. Рудий видав «Инструкцию чинам Киевской сыскной полиции», в якій було вироблено перші методичні рекомендації щодо залучення собак – шукачів при розслідуванні злочинів: «§70... у багатьох випадках під час відшукування слідів злочинів, нечітких або загублених на проїзній дорозі, незамінну послугу можуть надати собаки-шукачі. § 106 ... під час розшуку трупа, закопаного у землю, дуже добре облити її гарячою водою, а потім пустити собаку-шукача для обнюхування ґрунту після випаровування [38, арк. 537].

Свідченням успішного використання ініціативи начальника розшукової частини Київської міської поліції Г. Рудого є той факт, що вже у 1907 р. витрати у відділенні на утримання поліцейських собак-шукачів склали 89 руб. 97 коп. Тому у своєму звіті Г. Рудий зазначав, що: потомство цих собак буде дресируватися при відділенні для навчання, як для розшуку і виявлення злочинців, так і для захисту від можливого їхнього нападу на поліцейські

чини, після проведення відповідних іспитів будуть постійно роздаватися чинам розшукового відділення [432, с. 160].

З метою поліпшення роботи з підготовки службових собак, підвищення рівня їх дресирування Керівництво київського відділення виписувало із-за кордону методичну літературу, наприклад, щотижневий німецький журнал «Polizei-Gund», і навіть зробило спробу підготувати вітчизняний аналог кінологічного німецького видання – журнал «Советчик» [432, с. 161].

Нововведення київської поліції поступово набувало поширення в імперській системі поліційних органів. 5 жовтня 1908 року було засновано «Російське товариство заохочення собак до поліцейської та сторожової служби» під патронатом імператорської родини, що свідчить про увагу та інтерес перших осіб російської держави до потреб правоохоронних органів імперії, необхідності поліпшення якості їхньої діяльності шляхом впровадження передового європейського досвіду функціонування поліцейських установ. Така увага осіб імператорської родини не тільки сприяла поліпшенню роботи поліції, а й посприяла розвитку службового собаківництва та кінології, не тільки в імперії в цілому, в українських губерніях, зокрема. Очолив столичне товариство шталмейстер Височайшого двору В. Денисов [432, с. 160-161].

Згодом, у Києві стали практикувати виставки та змагання службових собак, які в основному відбувалися у саду Шато де Флер (сьогодні стадіон Динамо ім. В. Лобановського) [432, с. 160-161].

І хоча перші спеціально навчені службові собаки успішно допомагали у розкритті злочинів, але новація не так вже й швидко стала поширюватись у практичній діяльності поліцейських. Так, на запит Департаменту поліції від 20 серпня 1908 р. про використання лягавих у поліційних відділках імперії, з'ясувалось, що в українських губерніях практика залучення собак до розслідування злочинів є лише у Київській та Катеринославській губерніях. У доповідній записці київського губернатора, графа П. М. Ігнат'єва зазначалося, що станом на 1908 р. у Києві на утриманні, згідно з інструкціями, отриманими від Департаменту поліції у поліцейському

управлінні знаходиться п'ять спеціально навчених собак-шукачів [432, с. 160-161]. Тому у циркулярі Департаменту поліції від 18 травня 1910 р. зазначалося: «...сьогодні одним із загальноприйнятих заходів кримінального розшуку є залучення породистих собак-шукачів, через розшуковим відділенням бажано мати таких собак» [38, арк. 537].

21 червня 1909 р. у Санкт-Петербурзі було створено першу в Росії школу-розплідник поліцейських (лягавих) порід собак. Директором установи було призначено чиновника Департаменту поліції з особливих питань О. Фрейната, а першим інструктором зі службового собаківництва став Вільгельм Цафт, який напередодні за державний кошт пройшов курс навчання у державному розпліднику і школі поліцейських собак у Берліні [432, с. 161-162].

У січні 1910 року розплідник поліцейських собак при поліційному розшуковому відділенні було засновано у Харкові. Ініціатива його створення належала харківському губернатору М. К. Катериничу, занепокоєному криміногенною ситуацією у місті та губернії. За його поданням, до Петербурга на навчання дресирувальній справі було відряджено поліцейського наглядача харківського розшукового відділення Стельмаха та агента того ж відділення Пушкаря. Там вони пройшли повний курс з дресирування собак, їх догляду та лікування, завершивши його у травні 1910 р. Після навчання вони повернулись до Харкова. Разом з ними за запрошенням губернатора до міста прибув столичний дресирувальник собак Шрамм. Було привезено також закуплені в Санкт-Петербурзькому розпліднику чотири собаки-шукачі: Макс, Герта, Арап і Гексе [432, с. 162-163].

Новостворений розплідник у Харкові вважався одним з найкращих в імперії і функціонував досить успішно. Вже через 2 роки за кожним з 10 повітів Харківської губернії було закріплено по одній поліцейській собаці.

На початку XX ст. в українських губерніях Російської імперії різко зросла кількість злочинів на залізницях та найбільших залізничних вузлових

центрах. Так, згідно статистичних даних, Київ та Одеса були одними з найбільш кримінальних міст імперії (більше 500 злочинів на 100тис. жителів). Серед залізниць найбільш небезпечними визначались Південно-Західна та Катерининська (24 злочини за 1907 р.) [48, арк. 183-184]. Така ситуація вимагала поліпшення в діяльності органів транспортної жандармерії.

З 1911 р. розпочинається практика залучення службових собак підрозділах транспортної жандармерії при розслідуванні злочинів на залізницях та залізничних станціях. Циркуляром міністра шляхів сполучень усім жандармським поліційним управлінням залізниць рекомендувалося купувати спеціально навчених собак.

У 1912 р. начальник Київського жандармсько - поліційного управління залізниць полковник О. Левандовський ініціював відкриття на базі ЖПУЗ школи-розплідника для підготовки службових собак для підрозділів транспортної жандармерії товариства «Південно – Західних залізниць», придбавши 2 спеціально навчені собаки (породи доберман-пінчер) у Петербурзькому розпліднику, яких майже відразу було залучено до слідчо-пошукових дій [38, арк. 537].

Прагнучи забезпечити швидке ознайомлення військовослужбовців з практиками залучення до розслідувань злочинів службовими собаками у підвідомчому ЖПУЗ начальник Київського жандармського управління залізниць полковник О. Левандовський розіслав усім підрозділам інструкційний лист, в якому розробив умови, вимоги та правила залучення службових собак до розслідувань різних правопорушень та злочинів. Так, у листі зазначалося: «Як Вам відомо, при ввіреному мені Управління створено розплідник розшукових і сторожових поліцейських собак

Хоча справа знаходиться на початковій стадії розвитку, але 2 собаки, придбані мною з Петербурзького розплідника, дресировані спеціально відкомандированими у школу дресирувальників двома унтер-офіцерами, вже показують свої розшукові здібності і можуть надаватися для розшукових

цілей за наступних підстав: Просити собаку можна лише у випадках виявлення більш-менш важливих злочинів (вбивство, масштабна крадіжка із вантажних вагонів в дорозі або на станції, розбійний напад чи пограбування, замах на аварію потягу т.п.). Виклик собаки робить той офіцер, котрий першим отримав дані про злочин, він телеграфує начальнику Київського відділення з копією мені і начальнику свого відділення, написавши на телеграмі, перед адресою, «срочно по розыску», а у графі службових відміток «Не подлежит оглашению». У телеграмі дуже коротко має бути названо вид злочину, місце скоєння і слова «Прошу выслать собаку». Викликаючий собаку має мати на увазі: надіслати телеграму якнайшвидше; ретельно зберегти сліди та речові докази на місці скоєння злочину, не допускаючи по сторонніх до цього місця...Потурбуватися, щоб поблизу не було інших собак...У разі необхідності поїздки підготувати гужовий транспорт...Викликаючий собаку має весь час бути поряд, не заважати роботі, по-можливості допомагати і вимагати цього від місцевої поліції та влади» [38, арк. 537].

В інструкції особлива увага зверталася і на забезпечення необхідних умов для роботи собаки: «мати на увазі, що пес може добре розрізняти і шукати слід, якщо почне пошук не пізніше ніж за 8-10 годин після скоєння злочину, але в деяких випадках здатен ефективно працювати навіть після 24 годин по скоєнню злочину» [138, арк.537].

Прикладом успішного використання жандармами Київського ЖПУЗ поліцейських службових собак є залучення пса добермана Валлоти, пошукові здібності якого дозволили розкрити ряд злочинів. У лютому 1915 р., на шпальтах однієї з російських газет репортер описував, як доберман Валлота допоміг взяти слід і знайти злодія – Михайла Лахманюка. Вчинивши крадіжку (4 мішки борошна) на станції Пост-Волинський, він, нічого не підозрюючи повернувся додому у село Жуляни (поблизу Києва), але вже за лічені години до нього «завітали» жандарми з собакою і знайшли вкрадене майно [432, с. 163].

Поліційні установи Києва також використовували службових собак підрозділів Київського ЖПУЗ. Собака Валлота взяв участь у розкритті ще одного злочину, до якого військовослужбовці Київського ЖПУЗ не мали прямого відношення, оскільки викрадення майна було скоєно на Сирці – підвідомчій території міської поліції. Потерпілий, ймовірно, заплатив за послугу кінологам, що було дозволено правилами виклику, і жандарми разом з поліцейськими прослідували за псом, який привів їх на Куренівку (вул. Бондарську). На подвір'ї Єфросинії Тарасюкової, що мешкала за віднайденою собакою адресою, у ході обшуку було вилучено вкрадені речі [432, с. 163].

Використання службових собак при розкритті злочинів та протиправних дій військовослужбовцями транспортної жандармерії спонукали у 1913 р. Правління товариства «Південно-Західні залізниці» видати кредити на утримання двох власних розплідників для собак-шукачів. Результат не змусив себе чекати і впродовж року коефіцієнт розкритих злочинів на залізниці збільшився до 56% [432, с. 164].

Чотири навчені службові собаки цього ж року з'явилися і у Катерининському ЖПУЗ, дві з них було передано до Дебальцевського відділення Катерининського ЖПУЗ для поліпшення роботи з розкриття злочинів на цій ділянці [432, с. 164].

Військовослужбовці транспортної жандармерії успішно практикували службових собак і в інших містах українських губерній. Це засвідчують повідомлення з періодичних видань. Так у газеті «Маленькие одесские новости» від 24 березня 1914 р. повідомлялось про затримання службовими собаками зловмисника: «...у міському саду між двома цивільними і військовим сталася сутичка. Постовий городовий запропонував цивільним відправитися в дільницю. Ті відштовхнули городового і кинулися бігти. У цей час з відділення саду, де влаштована мисливська виставка, вийшла група залізничних жандармів і стражників-дресирувальників з собаками-шукачами ... Побачивши порушників, один із жандармів-дресирувальників відпустив

своїх собак, які наздогнали одного з втікачів. Порушника було затримано» [432, с. 164].

Отже, службове собаківництво досить швидко почало набувати популярності у правоохоронних органах Російської імперії, перетворившись на окрему спеціальну кінологічну службу в інституціях транспортної жандармерії в Україні.

Таким чином, в умовах модернізації подальше удосконалення діяльності системи спеціальних правоохоронних органів самодержавної Росії в Україні на початку ХХ ст. організація жандармських поліцейних управлінь залізниць відзначена розвитком нових підрозділів та служб, формувань спеціального призначення, що виявилось у створенні на початку ХХ ст. при ЖПУЗ високомобільних загонів швидкого реагування на залізницях, у практиці залучення службових собак при розслідуванні злочинів на залізницях та створенні їхніх розплідників, організації таємно-агентурного нагляду з відповідним штатом агентів та філерів.

3.2. Діяльність ЖПУЗ в організації безпеки на залізницях українських губерній Російської імперії

«Доба Великих реформ» 1860-1870-ті рр. відзначена не тільки модернізацією всього промислового комплексу, індустріалізацією та розбудовою мережі залізничних сполучень, подальшою капіталізацією суспільних відносин, але і зростанням корупції, появою «фінансових пірамід», зростанням злочинності в умовах відсутності дієвих механізмів державного контролю за фінансовою і комерційною діяльністю підприємців. Суперечливість, незавершеність, половинчастість урядових реформ, зокрема Селянської реформи (1861 р.), породжувало у суспільстві песимістичні настрої, розчарування, невдоволення владою. Наслідком суперечливості аграрних перетворень 1861 р. стало розшарування селянства, посилення

процесів люмпенізації та його пролетаризації, що не могло не вплинути і на зростання злочинності, як індивідуальної, так і організованої. Тільки протягом перших 5 місяців 1861 р. відбулося 1340 селянських виступів, а всього за рік – 1859. 1850-1860 – ті рр. відзначені тенденцією зростання злочинності. У «Вестнику полиции» за 1909 р. зазначалось: «... у 50-60-ті рр.. XIX ст. число крадіжок і пограбувань обгально темпи приросту населення у два рази, тілесні ушкодження у сім разів...» [467, с.137].

Така ситуація була характерною і для залізниць імперії, експлуатацію та використання яких контролювали ЖПУЗ. Як відмічалось у «Мнении Начальника Штаба Отдельного корпуса жандармов по вопросу об изменении порядка организации и устройства жандармского полицейского надзора на железных дорогах»: «за 1896 р. на усіх залізницях було скоєно крадіжок (заявлених жандармською поліцією) – 13830, із них: у пасажирських потягах – 3324, на станціях – 4169, товарів і вантажів – 2712, залізничного майна – 4625» [467, с.137].

Початок XX ст., як свідчать статистичні дані, не зважаючи на існування спеціального правоохоронного підрозділу (ЖПУЗ), характеризувався подальшим погіршенням криміногенної ситуації на залізницях. Так, за період 1902-1906 рр. на залізницях було вбито 9951 чол., поранено 25287 чол., всього постраждало 35232 особи, з яких: 6375 пасажирів, 15999 робітників та службовців залізниці, 12858 пересічних осіб [467, с.138]. Разом з тим, у «Мнении Начальника Штаба Отдельного корпуса жандармов по вопросу об изменении порядка организации и устройства жандармского полицейского надзора на железных дорогах» відмічено, що «згідно звітів ЖПУЗ, правопорушення за їх поширеністю на залізницях складають такі групи: на першому місці були крадіжки різних видів; на другому – виробничий травматизм (у тому числі і смертельні випадки); третє місце – недотримання поліцейських правил; четверте – порушення правил техніки безпеки при експлуатації потягів; останнє місце посідали проступки, пов'язані з образою честі та гідності службовців залізниці та жандармів ЖПУЗ» [467, с.138].

Варто зазначити, що діяльність міністерства внутрішніх справ та його підрозділу транспортної жандармерії на залізницях характеризувалась гласністю в оприлюдненні деяких фактів та даних щодо правопорушень на залізницях. У спеціальному відомчому часописі «Вестник полиции» подавалась спеціальна рубрика «Судебная хроника», в якій громадськість інформувалася про кримінальні злочини та адміністративні правопорушення, що траплялись на залізницях та вжитих заходах по боротьбі з ними та їх попередженню. Ось приклад такої інформації: «Вранці 9 червня близько станції Попелюхи в купе 1-го класу поштового поїзда № 4, Одеса – Київ, скоєно вбивство дворянки Софії Володкович... Ремені у саквояжа розрізано ножом, а сам саквояж виявився порожнім... Шкатулка, в якій зберігалися цінні речі, зламана. Велика частина коштовностей викрадена, а решта валялися біля тіла. На місці злочину було знайдено ніж в кістяній оправі... Лікарським оглядом встановлено, що жертву було вбито без всякого з її сторони опору... Огляд документів і свідчення осіб, які знали потерпілу, говорять про те, що вона належала до багатой дворянської сім'ї з Польщі та постійно проживала в Кракові. В Одесі вона гостювала у своїх родичів... При ній були значні гроші... У день вбивства близько 5 години ранку недалеко від станції Затишся ремонтний робочий В. Васютінський знайшов біля рейок закордонний паспорт на ім'я Володкович. Ця обставина призводить до висновку, що вбивство скоєно на перегоні між станціями Іванівка та Затишся, і що вбивця після скоєння злочину пересів на зустрічний потяг №9 і зник. Є вагомі припущення, що це той самий чоловік, який на цій же залізниці вбив О. Горіч і зкоїв замах на життя купчихи Шполянської і її покоївки. Йдуть інтенсивні розшуки вбивці» [361, с.248].

Аналізуючи правоохоронну діяльність транспортної жандармерії з організації безпеки на залізницях України, нами виділено такі основні напрямки: забезпечення дотримання правопорядку пасажирями на залізничних станціях, виконання ними правил поведінки у потягах; здійснення паспортного контролю; боротьба зі злочинністю та вжиття

заходів по попередженню злочинів; організація безпеки транспортування державних коштів залізницями Російської імперії охорона стратегічно важливих споруд у зоні залізничного відчуження контроль за кадровим складом робітників залізниць та залізничних майстерень; забезпечення безпеки руху та охорона імператорських потягів; боротьба та попередження страйків робітників залізниць; боротьба з революційним рухом, попередження терористичних актів на залізниці.

Організація безпеки на залізницях українських губерній жандармами ЖПУЗ передбачала нагляд за дотриманням пасажирами правил поведінки на залізничних станціях та вокзалах, охорона громадського порядку під час руху потягів. Як правило ці функції, під безпосереднім керівництвом начальника ЖПУЗ, виконували унтер-офіцери. З метою документованості порушень правил поведінки на залізниці чи залізничному вокзалі (станції) пасажирами або відповідними службовцями залізниці на кожній пасажирській та товарній станції заводилась «Книга скарг», в якій пасажирами або іншими особами фіксувались факти порушень правил поведінки на залізницях. Внесення таких ламентаций передбачалось при наявності свідків. За встановленим порядком у «Книзі скарг» обов'язково фіксувались прізвище ім'я, по-батькові, місце роботи заявника та свідків. У «Книзі скарг», ведення якої було обов'язковим на кожній станції і яка мала бути доступною для всіх бажаючих, пасажири та отримувачі багажів, товарних вантажів могли висловлювати свої нарікання щодо порушення їхніх прав, неправомірних дій жандармами ЖПУЗ, чиновниками поштово-телеграфних відділень та інших робітників і службовців залізниці. Порядок розгляду таких скарг передбачав спеціальну процедуру ознайомлення з ними відповідних місцевих управлінь та місцевих органів влади. Так, скарга мала бути внесена до «Книги» пасажиром або зацікавленою особою у присутності унтер-офіцера, копію якої він передавав начальнику відділення. Рішення по скарзі, у відповідно встановлені строки, приймав начальник ЖПУЗ і повідомляв про нього начальника управління залізниці для відповідного внесення його до

реєстраційного журналу повідомлень скаржнику. Він також мав проінформувати скаржника про вжиті заходи за його скаргою [74, с.354].

Якщо скарга мала ознаки кримінального правопорушення, здійснювалась процедура дізнання відповідно до діючих норм законодавства імперії [304]. Але, як відзначають дослідники, процедура розгляду скарг пасажирів, інших зацікавлених осіб, не дивлячись на регламентовану відповідними нормативно-правовими актами процедуру та встановлені строки, характеризувалась тією ж бюрократичною тяганиною [74, с.292].

Незважаючи на те, що транспортна жандармерія залізниць була структурним підрозділом ОКЖ, функції політичного дізнання цій інституції були надані лише на початку ХХ ст., тому фактично починаючи з моменту свого функціонування найбільш поширеними серед жандармської служби на залізницях були наглядові функції, які включали у себе стеження за порядком та перевірку документів у підозрілих осіб, що нерідко було небезпечним для життя військовослужбовців транспортної жандармерії. Так, 1910 р. на станції Кременець Київського ЖПУЗ, унтер-офіцером Барабодем та городовим Карначевським було затримано двох підозрілих чоловіків і відведено для перевірки документів в чергову жандармську кімнату на залізничному вокзалі. Підозрілі виявились озброєними злочинцями, під час затримання яких жандарми ЖПУЗ, що не зуміли зорієнтуватись на місці, загинули. Варто зауважити, що у протоколі слідства відзначено, не дотриманість жандармами правил затримання осіб, що стало за оцінкою експертів основною причиною загибелі військовослужбовців Фастівського відділення Київського ЖПУЗ [42, арк.262]. Як свідчать опрацьовані нами архівні матеріали, на початку ХХ ст. виявлення зброї без документів у пасажирів було не поодиноким явищем. Так, у таємному циркулярі початку 1907 р. харківського губернатора генерал-майора М. Пешкова адресованому начальнику Харківського ЖПУЗ полковнику П. Каневцову повідомлялось про затримання унтер-офіцерами Харківського ЖПУЗ двох озброєних осіб і

акцентувалася увага на тому, що у таких випадках порушників потрібно негайно затримувати і передавати місцевим поліцейським [48, арк.259].

Таким чином, забезпечення дотримання правопорядку пасажирями на залізничних станціях, дотримання ними правил поведінки у потягах, здійснення паспортного контролю в умовах загострення суспільно-політичної ситуації, зростання активності членів радикальних організацій вимагало від жандармів ЖПУЗ посиленої пильності, уміння орієнтуватися у ситуаціях, пов'язаних із затримкою озброєних злочинців, як кримінальних, так і терористів із радикальних організацій, при цьому забезпечуючи не тільки власну безпеку, а і пасажирів та пересічних осіб.

До обов'язків жандармів ЖПУЗ, що несли службу на прикордонних залізничних пунктах входила здійснення паспортного контролю. На той час вже досить поширеним явищем стає використання фальшивих закордонних паспортів, особливо членами радикальних організацій та контрабандистами, мігрантами. З метою поліпшення паспортного контролю на прикордонних жандармських пунктах було запроваджено посаду помічника начальника ЖПУЗ. У цьому контексті цікавим є затримання жандармами прикордонного пункту Волочиськ родини єврея Шляка у 1910 р. Затримані особи, цілою родиною намагалися перетнути кордон під фальшивими документами, виданими Подільським губернатором на ім'я міщанина Абе Зача. Як виявилось у ході слідства паспорт було знайдено поблизу ст. Деражня, але власнику його не було повернуто. Шляк власноруч виправив паспорт для власного використання. Варто зауважити, що після затримання правопорушника з фальшивим паспортом, його передали до рук місцевої поліції [18, арк.6].

Не менш важливим в організації жандармами безпеки на залізницях України була їхня участь у попередженні та ліквідації аварій. Так, таємним циркуляром МВС, Департаменту поліції адресованому начальнику Київського ЖПУЗ, полковнику О. Левандовському від 30 листопада 1911 р. наказувалось: «...на Південно-Західних залізницях частішими стали випадки

злочинного загородження шляху... з метою організувати крах потягів... Минулого року було 12 випадків, що не припиняються дотепер і нерідко мають тяжкі наслідки. Внаслідок цього ДП, за наказом товариша міністра внутрішніх справ, свити його величності, генерал-майора Джунковского, просить Ваше високоблагородіє посилити нагляд з боку жандармської поліції в межах ввіреного Вам району ...» [14, арк.608].

При ліквідації наслідків, військовослужбовці ЖПУЗ мали право залучати до цих робіт доросле чоловіче населення найближчих сіл та використовувати гужовий транспорт місцевого населення для перевезення постраждалих осіб [38, арк.537].

Крім посиленних заходів охорони залізничного покриття, до обов'язків військовослужбовців транспортної жандармерії залізниць входила охорона залізничних мостів – віадуків.

Особливо питання безпеки на залізницях зростали в умовах посилення військових заходів, наприклад з війною на Балканах у 1912-1913 рр.. Прагнучи посилити дієвість жандармських заходів начальник Козятинського ЖПВЗ Київського ЖПУЗ, підполковник П. Глаголев ініціював необхідність вжиття додаткових заходів. За його пропозицією, необхідно залучити до організації безпеки на залізницях воєнізовану охорону, загони якої мали б формуватися з солдатів найближчих частин регулярної російської армії [15, арк.112].

Кадрове забезпечення діяльності залізниць було одним з найбільш пріоритетних завдань у роботі військовослужбовців ЖПУЗ, тому особлива увага у діяльності жандармів надавалася контролю за політичною благонадійністю службовців, працівників залізниць. Приймаючи на посади потенційних працівників, очільники залізничних майстерень, станцій чи вокзалів зобов'язані були брати спеціальний дозвіл у відповідного ЖПУЗ. Військовослужбовці транспортної жандармерії залізниць, зобов'язані були встановити особу та перевірити кандидатури на політичну благонадійність. Про посилення уваги до цієї сфери компетенції військовослужбовців ЖПУЗ в

умовах революції свідчить таємний циркуляр Штабу ОКЖ №75 від 10 липня 1907 р., в якому вказується, що деякі начальники ЖПВЗ, при розгляді прийняття на залізницю кандидатур раніше звільнених через неблагонадійність, видавали їм документи, в яких вказувалося: «до поновлення на службу перепон немає» [48, арк. 18]. Така ситуація змусила керівний склад Штабу ОКЖ вжити дієвих заходів, зокрема, зобов'язати начальників ЖПВЗ не видавати подібних документів неблагонадійним особам [48, арк. 18].

Разом з тим необхідно наголосити, що як свідчать виявлені нами архівні матеріали, керівництво ОКЖ прагнули забезпечити діяльність своїх підлеглих у рамках чинного законодавства, не допускати свавілля чинами ЖПУЗ його норм, особливо у сфері дискредитації підданих імперії за національною ознакою та конфесійною приналежністю, що на їхню думку, могли лише загострювати ситуацію, бути додатковим фактором до загострення соціальної напруги у суспільстві. «Начальник одного з ЖПВЗ вимагав переведення або звільнення зі служби начальника дільниці служби колії та кількох підвладних йому службовців тільки через те, що ці особи польського походження ... У Київському управлінні надійшла відмова з боку начальника одного з відділень на зарахування на службу Південно-Західних залізниць одного інженера без поважної причини і тільки через його польську національність, при чому не було прийнято навіть до уваги ту обставину, що особа була знайома начальнику доріг, за клопотанням якого і відбулося командировання його з іншої лінії», – зазначалось у циркулярі Штабу ОКЖ начальникам ЖПУЗ від 17 лютого 1898 р. [14, арк. 27]. Задля уникнення у подальшому подібних випадків зі сторони жандармів ЖПУЗ, Штаб ОКЖ циркуляром №37 від 1898 р. зобов'язав жандармів перевіряти політичну благонадійність, а питання релігійної чи національної приналежності передавати на розгляд до МШС [14, арк. 27].

Разом з тим, необхідно зазначити, що така політика не поширювалась щодо євреїв, у тому числі і тих, що перейшли до християнських конфесій, та

осіб протестантського і римо-католицького сповідуваль. Так, згідно параграфу 1 експериментальних тимчасових «Правил» (діяли з 20 лютого 1894 р. по 13 січня 1895 р.) зазначалося: «При заміщенні посад на всіх шляхах підвідомчих МПС у всій Імперії ... належить зовсім не допускати на службу євреїв, навіть вихрещених, і призначати переважно осіб російського походження, православного віросповідання (а також старовірів) і не одружених на католиків або лютеран ...». Правові обмеження щодо євреїв діяли і у роки Першої світової війни: «...згідно діючого закону (Уст. о сл. гражд., т.111 Св. Зак., изд 1896 г.) не має ніяких обмежень щодо прийняття на службу в залізничне управління іудеїв за власним бажанням, але найм таких осіб на вищезазначену службу є не бажаним»[14, арк. 768].

Особлива увага щодо релігійної приналежності та національності при прийомі на службу та роботу на залізничному транспорті зверталась у мобілізаційний період. Так, у період мобілізації неправославним полякам та німцям а також православним, одруженим на особах римо-католицької чи лютеранської конфесій, заборонялося у разі прийняття на залізничну службу займати ряд керівних посад, зокрема, начальників, директорів чи управляючих залізницями, їх помічників, начальників і помічників служб, головних бухгалтерів. Протягом першого року дій норм цих тимчасових правил мало бути звільнено «10% «іновірців», у разі продовження їх дії, кількість звільнених протягом другого року мала скласти 20%, третього і четвертого не менше, як по 25% і за п'ятий рік усіх, хто залишився [50, арк. 4]».

Категорія, яку мали особливо контролювати та перевіряти при прийомі на роботу військовослужбовці ЖПУЗ, були студенти. Таємним циркуляром Управління залізницями №10/55/10 від 13 січня 1906 р., заборонялося приймати студентів на постійну службу на залізницях. Студенти вищих технічних навчальних закладів допускалися до практичних занять лише у літній канікулярний період, а студенти університетів могли на час канікул тимчасово працювати контролерами лише на приміських маршрутах [38,

арк.182]. Студентів, яких було відраховано через неблагонадійність не рекомендувалося приймати на роботу взагалі [14, арк.389].

На початку XX ст. у зв'язку зі зростанням популярності залізниць та збільшенням пасажирообігу однією з нагальних завдань у діяльності транспортної жандармерії на залізницях стала боротьба з найбільш поширеним видом злочину – крадіжками вантажів (як на станціях, так і під час транспортування). Військовослужбовці транспортної жандармерії залізниць зобов'язані були забезпечувати охорону особистих речей та багажів пасажирів, збереження вантажних перевезень, охорону вантажних потягів, що перебували на станції чи на підконтрольній ділянці та контроль за складськими приміщеннями та їхню охорону. Дії жандармів регламентувались циркулярами ОКЖ, Департаменту поліції та ЖПУЗ, що були адресовані начальникам та управляючим приватних залізниць, які чітко визначали заходи, що мали вживати військовослужбовці ЖПУЗ для запобігання крадіжок та пограбувань на залізничних станціях, у пасажирських та вантажних потягах. У свою чергу, для ефективної взаємодії між жандармським та цивільним залізничним відомствами аналогічні відомчі документи розсилало управління залізниць, які адресувалися начальникам, управляючим залізниць та очільникам під'їзних шляхів.

Для більш ефективної діяльності ЖПУЗ у боротьбі з крадіжками на залізницях також залучалися воєнізована охорона (контроль за діями якої здійснював черговий унтер-офіцер транспортної жандармської поліції.) та кінологічний підрозділ (діяла у Київському та Харківському ЖПУЗ) [38, арк. 141].

У діяльності жандармських унтер-офіцерів практикувались з метою попередження крадіжок рейдові перевірки пасажирів на станціях та безпосереднє чергування у спеціальному вагоні під час руху пасажирського потягу, особливо у нічний час: «...для попередження крадіжок, пропоную начальникам відділень дати розпорядження встановити нічні обходи і супроводи унтер-офіцерами нічних потягів...Під час супроводу унтер-

офіцери мають переходити з одного вагону в інший і непомітно відслідковувати неблагонадійних осіб, допомогати у спостереженні станційним жандармам під час зупинки потягів» [42, арк. 49]. При цьому особлива увага приділялася пасажиром вагонів III класу, в яких, як правило подорожували, пересічні особи, що викликали найбільшу підозру: лотерейники, шулери, жебраки [42, арк. 49]. Цікавим є і той факт, що в інструктивних циркулярах зазначалося, що особлива увага унтер-офіцерів під час патрулювання станції має звертатися на осіб, яких було звільнено з залізничної служби за дисциплінарні проступки [42, арк. 49].

З ініціативи керівництва ОКЖ у 1909-1910 рр. було проведено моніторинг по виявленню основних крадіжок вантажів, результати якого було узагальнено у вигляді брошури для службового користування (автор-упорядник Л. Відеман), в якій зазначалося, що серед підозрюваних осіб при розкритті злочинів, пов'язаних з крадіжкою вантажів на залізниці, крім вище зазначених категорій, не варто виключати з кола підозрюваних осіб також службовців та працівників, що є працівниками залізниці у цей час. У брошурі класифіковано та описано різні способи організації крадіжок вантажів на залізницях учасниками яких є ця категорія осіб (підробка опломбування вагону, пошкодження даху вагонів).

У циркулярах Департаменту поліції жандармам ЖПУЗ українських губерній наказувалося звернути особливу увагу на робочих залізничних майстерень, за підозрілими особами встановити негласний нагляд та у разі «виникнення безладу застосовувати зброю» [38, арк. 183].

Опрацьовані нами архівні документи свідчать, що начальники відповідних підрозділів транспортної жандармерії залізниць намагалися оперативно реагувати на факти крадіжок на підвідомчих їм ділянках залізниць та залізничних районів. Так, у циркулярі начальника Московсько-Київського ЖПУЗ, полковника Д. Правікова начальникам ЖПВЗ Московсько-Київського ЖПУЗ 1911 р. зазначалось: «...Останнім часом мною були помічені часті систематичні крадіжки товарних потягів на лінії Київ –

Москва за допомогою пошкодження дахів товарних вагонів. Проведені розслідування дають підстави зробити припущення, що крадіжки відбуваються в районі дії Конотопського та Дніпровського відділень. Наказую Начальнику Конотопського ЖПВЗ (підполковнику Д.Добкевичу) вжити енергійні заходи для виявлення зловмисників...»[40, Арк. 145-151]. Відповідні дії було вжито відразу ж. Після циркуляру жандармами Московсько-Київського ЖПУЗ було проведено обшук домівок підозрілих залізничних кондукторів та їх родичів; залучено додаткових вартових для охорони потягу в нічний час; на станціях Бахмач, Янноль, Терещенська, Кролевець та Алтинівка унтер-офіцерів більш ретельно на нічних зупинках потягів перевіряли цілісність та неушкодженість вагонів, складів товарних потягів та правильність несення служби кондукторською бригадою, а у разі виявлення правопорушень зі сторони цивільних працівників та службовців залізниць інформували про них начальників потягу, жандармів, що супроводжують його та подавали про них інформацію до інших ЖПВЗ (номер поїзда, ім'я та прізвище) [40, Арк. 145-151].

Разом з тим варто зауважити, що діяльність військовослужбовців ЖПУЗ не була позбавлена формалізму, халатного ставлення до виконання своїх обов'язків, особливо серед унтер-офіцерського складу. Так, у наказі по Фастівському відділенню Київського ЖПУЗ від 23 листопада 1911 р. зазначається, що на залізничній гілці Фастів – Знам'янка унтер-офіцери майже ніколи не проводять дізнань у справах крадіжок, протоколи складають шаблонно і найчастіше таким чином, що неможливо виявити злочинця, а для уникнення процесуальної «тяганини» навіть самі знищують власні протоколи або взагалі не проводять розслідування. Цю ситуацію під особистий контроль взяв начальник Київського ЖПУЗ, полковник О. Левандовський: «...таке ставлення до присяги та служби, я вважаю злочинним. Повідомте про це Вашим унтер-офіцерам і попередьте, що їх я буду контролювати особливо уважно. У разі повторення з їхньої сторони такого недбальства, я особисто розгляну кожен окремий випадок і винуватця не помилую» [42, арк. 359].

Найбільш резонансними, що приносили значні збитки, були злочини пов'язані з пограбуванням та розбійними нападами на поштові потяги, що перевозили грошову готівку й коштовності державного банку Російської імперії. Попри посилену охорону таких потягів, злочинці знаходили способи викрадення величезних сум державних грошей. Особливо резонансними стали випадки пограбувань на Катерининській залізниці упродовж 1907 – 1908 рр. (перебувала у відомстві Катерининського ЖПУЗ). Так, як свідчать виявлені нами архівні матеріали, за 1907 р. внаслідок розбійних нападів на потяги та залізничні каси було викрадено 114846 руб., вбито 2, поранено 7 осіб [14, арк.239].

Ріст такого виду злочинності спонукала владу до рішучих дій. З ініціативи голови Ради міністрів П. Столипіна було створено Особливу комісію, яку очолив начальник Штабу ОКЖ. На засіданнях, що проходили 30 жовтня, 1 і 12 листопада 1907 р., якої було визнано необхідним реалізувати ряд заходів для покращення безпеки транспортування цінних вантажів залізницями. Зокрема, у вагонах, де перевозилися цінності, обладнати спеціальні залізні прикручені до підлоги сейфи або спеціальні комірочки, вікна вагону обладнати залізними жалюзіями та розширити повноваження жандармів ЖПУЗ дозволивши офіцерам без письмового запиту вимагати паротяги, допускаючи в екстрених випадках їх відчеплення від товарних ешелонів. Нижнім чинам ЖПУЗ дозволили без письмового запиту брати дрезини та маневрові паротяги. У разі відсутності на місці начальників ЖПВЗ, їх права поширювалися на вахмістрів і унтер-офіцерів, що їх заміняли...[448, с.338-339]. Комісія також затвердила зміни у технічній частині вагонів, зокрема, наказувалося вилучити з вагонів стоп-крани, тормозні патрубки поміж вагонами помістити у спеціальні металеві чохли, під час зупинки потягу на станції, зачиняти двері вагонів із середини» [448, с.338-339].

Як зауважує сучасний дослідник С. Невський, «особливі наради» створювалися не лише на загальноімперському рівні, але й на місцевому.

Так, з метою розробки проектів покращення заходів безпеки у вересні 1908 р. особливу нараду було створено при управлінні Катерининської залізниці, о складу якої увійшли представники управлінь цієї залізниці, поштово-телеграфного округу та Катерининського ЖПУЗ. Створення особливої наради було спричинено одним з найбільш масштабних пограбувань поштового потягу за весь час функціонування залізничної мережі Російської імперії, скоєне 14 вересня 1908 р. на залізничній станції Бездани. Цю «акцію експропріації» очолював Юзеф Пілсудський (майбутній перший президент Польщі), активними учасниками також були Томаш Арцишевський, Олександр Прістор та Валерій Славек (майбутні прем'єр-міністри Польської Республіки). Викрадена сума склала 200812 руб. 61 коп.

Особлива нарада при управлінні Катерининської залізниці вжила ряд дієвих заходів, спрямованих на поліпшення організації безпеки при транспортуванні цінностей на залізниці [448, с.339-340].

Отже, зростання кількості крадіжок, розбійних нападів на українських залізницях Російської імперії обумовило вжиття очільниками транспортної жандармерії, ЖПУЗ українських губерній ряду додаткових заходів. Серед яких: залучення воєнізованої охорони, більш детальний огляд потягів у нічний час, анкетування кожного службовця залізниці, особиста співбесіда військовослужбовця ЖПУЗ з ним при прийомі на роботу, збір інформації про осіб, що проживали у зоні залізничного відчуження. У разі необхідності вищим жандармським керівництвом видавалися спеціальні циркуляри, в яких аналізувалась ситуація та пропонувались додаткові заходи щодо поліпшення діяльності жандармів ЖПУЗ та ЖПВЗ [448, с.340-341].

Великі збитки залізничним станціям завдавали пожежі, причинами яких, як правило, були не тільки необережне поводження з вогнем, а й умисні підпали та ін.. Поширеними були і випадки пожеж безпосередньо у вагонах потягів. З метою їх запобігання циркулярною телеграмою начальникам державних залізниць, директорам і начальникам приватних залізниць рекомендувалось залучати жандармів транспортної жандармерії до вжиття

заходів щодо вилучення у пасажирів легкозаймистих речовин без правильного пакування та посилення контролю за пожежною безпекою на станціях, у пасажирських та вантажних потягах [40, арк.147].

Суспільно-політичне життя Російської імперії, її українських губерній другої половини XIX – початку XX ст. характеризувалось зростанням замахів на життя імператора, членів імператорської родини, вищих сановників, імперських чиновників вищого рангу на місцях в умовах наростання революційного руху, активізації організації терористичних актів революціонерами - радикалами на залізницях. Тому не менш важливим напрямком діяльності ЖПУ українських залізниць стала організації безпеки руху імператорських потягів. Імператор Микола II відвідав Київ у серпні 1911 р., ця подія вимагала особливої підготовки не тільки адміністративної але й правоохоронної системи. Оскільки самодержець прибував до «третьої столиці» Російської імперії залізницею, тому особлива роль в організації безпеки імператора та його родини відводилась саме військовослужбовцям транспортної жандармерії залізниць, адже саме від їхньої злагоджених дій в деякій мірі залежало життя імператора під час поїздки залізницею. Військовослужбовці ЖПУЗ українських губерній, під час проходження чи прибуття імператорського потягу несли відповідальність за охорону залізниці з усіма приналежними їй будівлями. У разі необхідності залучали чинів загальної поліції, що у свою чергу мали виконувати накази чинів ЖПУЗ. За 12 годин до прибуття імператорського потягу припинявся рух пасажирських та екстрених потягів, за 1 годину – товарних і військових ешелонів. За 10 хвилин до проходження потягу на залізничних переїздах припинявся будь-який рух, населенню заборонялося наближатися до залізничного покриття ближче ніж за 100 сажнів з обох сторін [349]. Війська, що вартували біля залізниці виконували накази та розпорядження жандармських офіцерів ЖПУЗ. Перед проїздом імператорського потягу, залізниця поділялась ділянки по 5 верств кожна, які закріплювалися за унтер-офіцерами ЖПУЗ, увага яких під час проходження імператорського потягу, мала

зосереджуватися не на самому потязі, а безпосередньо на підконтрольній ділянці, щоб не допустити будь-яких спроб перешкодити безпечному руху потягу. Кожному черговому унтер-офіцеру видавався детальний план закріпленої за ним залізничної ділянки, де було вказано список залізничних службовців, перелік станційних будівель, сараїв, мостів, будинків [63, с.3–4]. За декілька днів перед проїздом імператорського потягу, черговим унтер-офіцерам рекомендувалося під час обходу своєї ділянки відвідувати будинки, що знаходилися у зоні залізничного відчуження, свій візит вартобуло мотивувати проханням напитися води, звірити годинник чи погрітися. Телеграф контролювався жандармами. Вагони імператорського потягу на час тривалої стоянки перебували у спеціальних вогнетривких кам'яних ангарах, найбільш значимі вагони накривалися накидками [63, с.5-6].

Після проходження імператорського потягу начальники ЖПУЗ в обов'язковому порядку мали телеграфувати командирів ОКЖ [364, с. 63-64.].

Таким чином, модернізація, яка охопила й українські губернії Російської імперії у другій половині XIX – на початку XX ст. й породжені неї суспільні виклики, зокрема набуття стратегічної ваги зростаючої мережі залізниць (сполучення з залізницями Західної та Центрально-Східної Європи), збільшення їхньої протяжності, радикалізація настроїв серед опозиційних політичних сил та їхнє прагнення використати залізниці, як дестабілізуючий внутрішньополітичний фактор. Наростаючий страйковий рух, зростаюча кількість замахів на життя перших осіб держави, погіршення криміногенної ситуації в цілому перетворювало організацію безпеки на залізницях України в один із важливих напрямків у діяльності ЖПУЗ, що включав комплекс заходів. Зокрема, забезпечення дотримання правопорядку пасажирами на залізничних станціях, дотримання ними правил поведінки у потягах; здійснення паспортного контролю; боротьбу зі злочинністю та вжиття заходів по попередженню кримінальних злочинів (крадіжок, збройних нападів, пошкодження залізничних колій); 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 (забезпечення повної відсутності й появи осіб, що викликали підозру у зоні залізничного відчуження); боротьбу та попередження страйків робітників залізниць; боротьбу з революційним рухом, попередження терористичних актів на залізниці та обумовив видання спеціальних циркулярів вищим жандармським керівництвом та розширення службових повноважень військовослужбовців ЖПУЗ, що включали: залучення воєнізованої охорони, більш детальний огляд потягів у нічний час, анкетування кожного службовця залізниці, особиста співбесіда військовослужбовця ЖПУЗ з ним при прийомі на роботу, збір інформації про осіб, що проживали у зоні залізничного відчуження, проведення «чистки» неблагонадійних (до яких наприкінці XIX ст. були віднесені євреї, «іногородці», під останніми також розумілись й українці).

3.3. ЖПУЗ у боротьбі з революційним та українським національним рухами.

Соціально-економічний розвиток Наддніпрянської України кінця XIX - початку XX ст. характеризується завершенням промислового перевороту та переходом до індустріалізації, суть якої полягала у розбудові великої машинної індустрії. Промисловому розвитку були притаманні концентрація виробництва, утворення монополій, спеціалізація районів і значний вплив іноземного капіталу. В аграрному секторі українських губерній зберігали позиції великі поміщицькі латифундії при малоземеллі або безземеллі селянства; зростання ролі товарності землі, посилення майнової диференціації селянства, зростаюча його експлуатація, аграрне перенаселення посилювали протиріччя між прискореним промисловим розвитком та стримуючими розвиток аграрного сектора феодальними

відносинами. Ці процеси повністю відображали промисловий та економічний стан не тільки України а й усієї європейської частини Російської імперії. Разом з розвитком промислового сектору використання залізничного сполучення досягає свого піку, з'являється багато нових пасажирських маршрутів, товарні та поштові потяги значно збільшують об'єми та зменшують інтервал перевезення вантажів.

Саме у цей період, революційні організації, радикально налаштовані до самодержавного устрою Росії, переходять значно активізують свою діяльність, здійснюючи зухвалі терористичні акти, що дестабілізували внутрішньополітичну ситуацію в імперії. Не рідко саме залізниці ставали місцем організації чи проведення терористичних актів, цьому сприяли умови, оскільки серед великого скупчення людей на залізничних станціях, вокзалах та у вагонах потягів було легше передати необхідну інформацію, чи скоїти терористичний акт і залишитися непомітним.

За таких обставин охорона залізниць набувала особливого значення. МВС, МШС, та ОКЖ ретельно розробляли різнопланові заходи щодо підвищення безпеки на залізницях, які мали здійснювати військовослужбовці транспортної жандармерії залізниць. У 1899 р. Міністерством шляхів сполучень (міністр М. Хілков) було запропоновано міністру внутрішніх справ (І. Горемікіну) створити на залізницях слідчу поліцію, як окремий підрозділ жандармських поліцейних управлінь залізниць, підпорядкувавши її Окремому Корпусу жандармів. Пропозиція такого заходу стала відповіддю на досить критичні оцінки у засобах масової інформації щодо стану забезпечення правопорядку та ефективності боротьби зі сторони співробітників транспортної жандармерії зі злочинністю на залізницях. Міністром внутрішніх справ І. Горемікіним пропонований проект структурного реформування інституту транспортної жандармерії було відхилено. Міністр мотивував своє рішення не відповідністю нормам законодавства створення ще однієї поліцейної інституції, функції якої б

перетиналися з повноваженнями діючих інституцій транспортної жандармерії. Міністру шляхів сполучень М.Хілкову було рекомендовано посилити кадровий контроль за політичною благонадійністю осіб при прийомі на роботу на залізниці. Міжвідомчі суперечки викликало також питання фінансового забезпечення діяльності нового поліцейного підрозділу.

Проте в умовах подальшої радикалізації суспільних настроїв, наростання активності радикальних політичних партій та організацій ідея створення додаткового поліцейного підрозділу на залізницях обговорювалась на вищому державному рівніщедвічі: 1902 р. – під час роботи «Особливої наради з питань обговорення заходів щодо забезпечення безпеки руху на залізницях» та 1908 р. – у зв'язку зі створенням у системі загальної поліції відділків слідчої поліції знову піднімалось питання про формування окремого підрозділу – слідчої поліції залізниць. Але питання так і полишилось на рівні міжвідомчого обговорення щодо можливих джерел її фінансування.

У 1903 р. за неможливістю виділення значних коштів також полишився не реалізованим підготовлений штабом Окремого Корпусу жандармів проект запровадження жандармської кінної постової служби на залізницях [425, с.137].

У цьому напрямку успішними виявилися заходи Штабу ОКЖ по організації патрульно – постової служби на залізницях. На всіх залізницях було запроваджено суворий контроль за відбором до його особового складу. Було запроваджено правило, за яким особа, що виявляла бажання вступити до патрульно – постової служби проходила ретельну перевірку на політичну благонадійність (передбачалась процедура здачі паспорта особою до жандармського управління, заведення реєстраційної картки на неї з внесення повних даних, як про неї, так про її рідних і близьких) [408, с.37].

Проте, попри всі вживані правоохоронною системою заходи, революційний рух продовжував розвиватись, під якого пов'язаний з подіями революції 1905 – 1907 рр. однією з рушійних сил якої стали залізничники.

Так, як на той час залізниця полишалась найважливішим транспортним засобом комунікації в імперії, припинення нормального її функціонування могло паралізувати роботу половини підприємств країни.

Наприкінці XIX – початку XX ст., саме службовці залізниць українських губерній були одними із найбільш активних учасників революційних гуртків. У зв'язку з січневими подіями 1905 р. у Петербурзі, революційні виступи охопили всі українські губернії імперії і не полишивши осторонь залізничників. Службовці залізниць вимагали: встановити для службовців 6-годинний робочий день, для робітників – 8-годинний робочий день; перегляду статуту пенсійних кас, збільшення заробітної плати службовцям і робітникам; зрівняння прав жінок та чоловіків; покращення медичного обслуговування; скасування штрафів; залишити на службі тих, хто брав участь у страйках, не переслідуючи їх; заснування бібліотек [327, с.12]. У січні 1905 р. страйкували залізничники Харкова, Катеринослава, Олександрівська. Лише 25-29 січня 1905 р. у Харкові страйкувало понад 3 тис. робітників паровозобудівного заводу [327, с.52]. У травні 1905 р. активізується профспілковий рух залізничників українських залізниць. Члени спілки надавали допомогу безробітним залізничникам у вигляді безпроцентних позик, організовували юридичну допомогу, тощо.

В умовах наростання революційних виступів вимоги професійних спілок залізничників набувають політичного характеру. Залізничники взяли найактивнішу участь у Всеросійському загальному жовтневому страйку 1905 р., виступивши у багатьох містах українських губерній (Катеринославі, Києві, Одесі, Миколаєві, Полтаві та ін.) як організатори загального страйку. Центральне бюро Всеросійської залізничної спілки при фінансовій підтримці представників великого капіталу закликала робітників провести 7 жовтня 1905 р. Всеросійський страйк, висунувши вимоги, як економічного, так і політичного характеру. У Наддніпрянській Україні залізничники Полтави, Єлисаветграда, Сімферополя, Катеринослава, Києва, Сум та Миколаєва першими зупинили роботу. 10 жовтня 1905 р. у Харкові почали

страйкувати робітники та службовці Курсько-Харківсько-Севастопольської та Харківсько-Миколаївської залізниць [327, с.37]. 11 жовтня 1905 р. до Всеросійського страйку приєдналися робітники й службовці Поліських залізниць, що стало причиною припинення руху поїздів, і паралізувало рух на Києво-Варшавській лінії. Під час збройного повстання у Москві, у грудні 1905 р., залізничники Козятина, Жмеринки, Проскурова та інших міст провели загальний політичний страйк залізничників [327, с.42].

За таких обставин боротьба зі страйковим рухом набула одного із першорядних завдань у діяльності транспортної жандармерії, яку вона здійснювала у взаємодії з загальною поліцією, охоронними відділеннями, частинами регулярних військ і передбачала недопущення організації антиурядових виступів та вжиттю запобіжних заходів щодо припинення розпочатих робітниками залізниць страйків, зокрема у посилення пильності сищиків у нагляді за працівниками залізниць, роз'яснювальної роботи серед унтер – офіцерів щодо дій під час страйків на залізницях, забезпечення постійної присутності військовослужбовців транспортної жандармерії на залізничних станціях [467, с.43]. Підтвердженням активної співпраці жандармів ЖПУЗ з воєнізованими інституціями спеціального призначення у період загострення революційної ситуації, є цілком таємний циркуляр №345 від 19.09.1902 р., адресований начальника ЖПУЗ: «У місцевостях Імперії, де помічається посилений розвиток революційного руху, Положенням, затвердженим міністром внутрішніх справ 12 серпня цього року створені Розшукові відділення... Унаслідок цього при виконанні службових обов'язків начальникам розшукових відділень або агентам у підконтрольному ЖПУЗ районі може бути потрібна допомога та співпраця жандармів» [38, арк.30].

8 листопада 1905р. до залізничних жандармів у циркулярі № 30 звернувся сам міністр внутрішніх справ П.Дурново. Похваливши багатьох своїх підлеглих за активні дії по запобіганню «заворушень», він, однак, відзначив їх невпинне наростання, з одного боку, і низьку ефективність діяльності жандармерії у підсумку, з іншого. Цікаво, що ці «ненормальні

явища» глава МВС пояснив «тільки новизною страйків у таких грандіозних розмірах і тією швидкістю, з якою вони охопили всю нашу рейкову мережу, а також відсутністю відповідного керівництва і вказівок щодо цієї справи» [425, с.129].

Згідно цього циркуляру у районах служби всі жандарми «мали бути ознайомлені з повсякденним життям залізничників та робітників, стежити за появою серед них агітаторів, забезпечувати постійний телеграфний зв'язок з начальниками ГЖУ та чинами загальної поліції, передаючи їм всю зібрану інформацію» [74, с.1001]. «Агітаторів» необхідно було негайно затримувати і передавати до ГЖУ «для порушення проти них кримінального переслідування за ознаками злочину, передбаченого ст. 125 Кримінального уложення...» [425, с.129-130]. У разі неможливості запобігти страйку основні сили жандармів мали бути спрямовані на нормалізацію функціонування залізниці та відновлення руху поїздів, адже охоплення страйком вузлових та кінцевих станцій, депо, поворотних та роз'їзних колій, телеграфних станцій могло повністю паралізувати рух на залізничній ділянці. З метою не допустити таких наслідків передбачалось сконцентрувати на цих об'єктах військовослужбовців жандармерії та частини регулярних військ.

Разом з тим, у циркулярі того ж П. Дурново від 23 грудня 1905 р. адресованого генерал-губернаторам, начальникам ГЖУ та ЖПУЗ та начальникам поштово-телеграфних округів, робота усіх перелічених інстанцій визнавалася незадовільною та була розкритикована, зокрема про транспортну жандармерію залізниць зазначалося, що багато ЖПУЗ фактично перестали виконувати свої повноваження і у разі виникнення страйків військовослужбовці ЖПУЗ не застосували жодних заходів для їх придушення [48, арк.140]. Такий стан речей мав своїм наслідком збільшення кількості нормативних актів, що регулювали діяльність інституту транспортної жандармерії залізниць. Варто зауважити, що переважна більшість таких документів мала грифи «таємно» та «цілком таємно». Так, причиною видання начальником Київського ЖПУЗ полковником

І. Захаріяшевичем таємного циркуляру № 141 від 20 березня 1906 р. була інформація про наміри організувати найближчим часом залізничний страйк, для придушення якого жандарми Київського ЖПУЗ та підконтрольних відділень, мали вжити необхідних попереджувальних заходів і у разі необхідності припинити страйк збройно. Серед посиленних заходів безпеки циркуляр визначав: посилення жандармського нагляду за залізничними службовцями. Жандарми мали знати усіх службовців залізниць, що працювали у підконтрольній зоні залізничного відчуження. Мітинги чи зібрання дозволялося провести відповідно критеріям імператорського указу №26778 від 12 жовтня 1905 р., «Об установлении временных мер, в дополнение действующих постановлений», який визначав: «Особа, що бажає скликати зібрання, зобов'язана написати про свій намір начальнику поліції чи відповідному чиновнику не пізніше ніж за три доби до проведення заходу з детальною інформацією місця і часу проведення. Зібрання дозволялося проводити у приміщеннях, вхід до яких є обмеженим та контрольованим». Усі військовослужбовці управління мали бути на місцях несення служби, начальники відділень та офіцери – на вузлових станціях, де при необхідності мали бути сформовані озброєні жандармські загони. Начальникам відділень було наказано звернутися до відповідних органів та озброїти жандармів гвинтівками і попередити губернське керівництво про необхідність допомоги регулярних військових частин. Також начальники ЖПВЗ мали узгодити з начальниками залізниць питання підготовки на найбільших вузлових станціях спеціальних потягів, які мали швидко транспортувати сформовані озброєні жандармські загони для придушення страйку чи революційного виступу та затримання бунтарів. За кожним таким потягом закріплювався жандармський офіцер, що мав керувати процесом [38, арк. 183].

Загроза появи нового страйку часто була пов'язана з політичною ситуацією в середині країни, на яку реагували ліві радикальні партії, а тому військовослужбовці правоохоронних органів мали вживати попереджувальні заходи. Про це зокрема, говориться у циркулярі Департаменту поліції,

надісланому начальнику Київського ЖПУЗ: «...партії Соціалістів-Революціонерів і Російська соціал-демократична вирішили на випадок можливого розпуску Державної думи, відповісти бойовим виступом, тобто загальним страйком і збройним повстанням, причому на залізниці повинні бути підірвані мости і зіпсовані всі технічні споруди і одночасно з цим всі роботи на дорогах повинні бути припинені» [38, арк.225]. При отриманні такої інформації жандарми негласно посилювали заходи безпеки у зоні залізничного відчуження, шляхом встановлення таємного стеження за найбільш неблагонадійними особами, не даючи їм змоги реалізувати свої наміри. 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. Це підтверджує таємний лист начальника Харківського ЖПУЗ – полковника П. Канєвцова адресований 02 жовтня 1910 р. особисто начальнику Чугуївського ЖПВЗ – полковнику А. Меранвіль-де-Сент-Клеру: «...залізничний страйк у Франції, за повідомленням Департаменту поліції може викликати агітацію і заворушення серед російських залізничних службовців. Заснувати особливий нагляд за неблагонадійними службовцями і взагалі зборами службовців...» [49, арк.131].

Таким чином, військовослужбовці транспортної жандармерії залізниць в умовах наростаючого страйкового руху та революційних настроїв. наділялись додатковими повноваженнями та зобов'язані були вживати попереджувальні заходи щодо можливої організації залізничниками та службовцями залізниці зібрань, страйків, що проходили у зоні залізничного відчуження. Задля забезпечення або відновлення правопорядку на залізницях, залізничних станціях, вокзалах військовослужбовцям

транспортної жандармерії залізниць дозволялося застосовувати вогнепальну зброю.

З метою посилення боротьби та запобігання здійснення радикально налаштованими особами терористичних актів на залізницях інститути транспортної жандармерії наділялись функціями політичної поліції, а їх особовий штат значно було розширено. Прикладом є височайше імператорське повеління, яке позначено у Повному зібранні законів Російської імперії №27377 від 8 лютого 1906: «...Збільшити штат Київського ЖПУЗ на п'ять унтер-офіцерів, із них вищого і середнього окладів по 2 і нижчого – 1...»[248, с.111].

Важливе місце у боротьбі з революційним та українським національним рухом займала ефективна організація та забезпечення діяльності таємних агентів-інформаторів (інститут яких у системі ЖПУЗ було запроваджено ще на початку правління імператора Олександра III), зокрема своєчасне інформування ними керівництва ЖПУЗ про підготовку терористичних актів. Про активну діяльність агентів ЖПУЗ свідчить «цілком таємне» повідомлення Начальника Волинського ГЖУ до начальника Київського ЖПУЗ: «...начальник Рівненського відділення Київського ЖПУЗ, підполковник Кальницький доніс мені, що з отриманих агентурних свідчень, Рівненською партією соціалістів-революціонерів отримано повідомлення від головного комітету з Києва, з вказівкою запасатися зброєю та облаштувати у Рівному майстерню з виготовлення бомб...» [31, Арк17-18]. Проведена більш ретельна перевірка зі сторони ГЖУ не виявила підтвердження поданої інформації, але заходи безпеки були посилені. Варто зауважити, що саме завдяки роботі агентури та участі військовослужбовців Київського ЖПУЗ та ГЖУ, у 13 травня 1903 р. на залізничній станції Київ-2 (сучасна Київ-Московський) було затримано й заарештовано лідера бойової організації есерів Г.Гершуні, метою приїзду якого було вирішення питань про організацію у Києві підпільної типографії. Свідчення про цю подію у своїх спогадах полишив начальник Київського охоронного відділення генерал-

майор О. Спірідович: «...Ми виставили наряди на залізничні станції: Київ-1, Київ-2, Дарниця і Боярка...Біля 18 години чергові філери на станції Київ-2 зустріли прямуючий до Києва потяг. З вагону вийшов добре одягнений, в інженерському кашкеті, чоловік з портфелем в руках... Наш – промовив старший філер. Всі насторожились. Гершуні пішов у напрямку міста до «конки», за ним попрямували й філери... Біля вагону двоє філерів випередили революціонера, а крокувавши позаду агенти схопили його: «Вас заарештовано!...»[301, с.16].

Нові форми, прийоми у діяльності революціонерів вимагали підвищення фаху та професіоналізму самих військовослужбовців ЖПУЗ, зокрема вони також мусили оволодівати навиками шифровки та дешифровки, які досить широко використовували у своїй діяльності революційні партії та організації. Як свідчать виявлені нами матеріали у фонді Харківського ЖПУЗ, військовослужбовці його досить успішно справилися. Нам вдалося віднайти приклад такої дешифровки алфавіту революціонерів:

а	б	в	г	д	е	ж	з	и	к
л	м	н	о	п	р	с	т	у	ф
х	ц	ч	ш	щ	ъ	ы	я	ю	Ѹ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	0

Наведеним алфавітом було зашифровано повідомлення: «За квартирою Александра следят» [49, арк 104].

У попередженні терористичних актів на залізницях та в організації забезпечення охорони та безпеки руху імператорського потягу під час

поїздок царської родини залізницею важливого значення набувала взаємодія транспортної жандармерії залізниць із залізничною інспекцією (засн. 1881) та підконтрольним їй царським Залізничним полком (засн. 1876). Як зауважує сучасний дослідник С. Зимін, фактично, завдання ЖПУЗ і 1-го залізничного полку були подібними, але згідно примітки 3 «Інструкції з охорони імператорських залізничних потягів під час Височайших потягів» полк мав забезпечувати постійну охорону безпосередньо залізниці під час руху імператорського поїзду, тоді як військовослужбовці ЖПУЗ мали здійснювати постійний контроль за залізницею та зоною залізничного відчуження [349].

З кінця 70-х рр. XIX ст. головним у планах терористів було вбивство царя-реформатора Олександра II., на якого було вже скоєно кілька невдалих замахів, який до того ж повадився досить безпечно. У нього фактично не було спеціальної власної охорони.

Восени 1879 р. імператор мав повертатися з Криму в Петербург Курсько-Харковсько-Севастопольською та Одесько-Київською залізницями, які контролювали у свою чергу Харківське та Київське ЖПУЗ. Члени «Народної волі» вирішили підірвати царський потяг. Партію динаміту із Швейцарії було затримано на кордоні й конфісковано. Довелося терміново переправляти кілька пудів виготовленої у Петербурзі вибухівки. Спочатку терористи хотіли підірвати царський поїзд на станції під Одесою, куди виїхали В. Фігнер, М. Фроленко, Т. Лебедєва та М. Кибальчич. Але невдовзі стало відомо, що цар цим шляхом не поїде. Тоді вони зайнялися організацією вибухів в інших пунктах пересування царського потягу. Динаміт мали переправити в Москву. Софія Перовська та Андрій Желябов доручили це зробити народовольцю Г. Гольденбергу, який мав при собі документи на ім'я почесного громадянина Тули Єфремова. 14 листопада у Єлисаветграді (Єлисаветградське відділення Київського ЖПУЗ) важка валіза Гольденберга привернула увагу вагара, який відразу ж повідомив про це залізничну адміністрацію, яка у свою чергу – керівництво ЖПУЗ. Внаслідок чітких дій жандармів Єлисаветградського жандармсько - поліційного відділення

залізниці (очолював підполковник Пальшау) Київського ЖПУЗ (очолював полковник Вейсбах) Г. Гольденберга було затримано) [386, с.53-54]. Про це свідчить, виявлена нами, «Довідка Одеського ГЖУ адресована начальнику Верховної розпорядчої комісії М. Лоріс-Мелікову: «Внаслідок зробленого по 3-му Відділенню ОЙВК розпорядження про спостереження чинами жандармських залізничних поліцейських управлінь за багажем проїжджаючих осіб, 14-го листопада 1879 р. після прибуття потягу з Одеси в Єлизаветград, був затриманий невідомий пасажир, у валізі якого виявився в значній кількості нітрогліцерин ... встановлено, що затриманим є Григорій Гольденберг ...» [386, с.53-54].

Провал місії Г. Гольденберга, вилучення військовослужбовцями Єлисаветградського ЖПВЗ вибухівки на вокзалі Єлисаветграду, не змінило намірів народовольців-терористів щодо організації терористичного акту проти царя. З цією метою до групи залізничників, що обслуговувала ділянку залізницю, було введено терориста, який 18 листопада 1879 р. біля м. Олександрівська (суч. Запоріжжя), підконтрольного Олександрівському ЖПВЗ Харківського ЖПУЗ (очолював підполковник Демідов), заклавав під залізничні рейки дві міни і 32 кг. динаміту. Розрахунок був на те, що вибухне увесь потяг – з голови до хвоста, після чого упаде під укіс. Та вибуховий пристрій не спрацював. Царський потяг попрямував далі, де його чекала вже нова група терористів. 19 листопада 1879 р. під Москвою (3 верста Московсько-Курської залізниці, підконтрольна ЖПУЗ Московсько-Київської і Курсько-Азовської залізниці) за сигналом С. Перовської об 11 годині ночі терористи підірвали вибухівку, внаслідок поїзд з обслугою та багажем Олександра II зазнав аварії, але сам імператорський поїзд не постраждав в результаті затримки у м. Харкові (Харківське ЖПУЗ, очолював полковник Баженов) було змінено графік його руху [386, с.53-54].

В умовах наростаючої пропагандистської діяльності революціонерів, посилення опозиційних настроїв в імперії, особливо в середовищі радикально налаштованої інтелігенції, одним із важливих завдань ЖПУЗ стає боротьба з

поширенням забороненої революційної літератури антиурядового характеру (заборонені книги, агітаційні революційні листівки, брошури, газети та журнали), що надходила до Російської імперії із-за кордону, причому найбільш масові партії постачалися морськими та залізничними шляхами. Серед способів ввезення забороненої літератури залізницею варто виділити наступні: перевезення у герметично запакованих контейнерах або тюках, маскуванню під вантаж особливого значення, транспортування у товарних вагонах, підкуп кондукторів, перевезення як частина особистого багажу [36, арк 214].

Так у таємному циркулярі МВС, №133388 від 12.06.1908 р., адресованого начальникам ГЖУ, ЖПУЗ та Охоронних відділень вказувалося: «...Нові анархісти агітують серед інтелігенції, переважно серед студентів і старших вихованців і вихованок середніх навчальних закладів ... відстоюють точку зору, що чистий анархізм, який вливається в революцію є кращим засобом для досягнення головної мети революції – повалення самодержавства...» [49, Арк.102].

Такий стан речей, зобов'язував жандармів залізниць вилучати антиурядову літературу. Початок участі військовослужбовців ЖПУЗ у боротьбі з революційною пропагандою та агітацію пов'язаний був з прийняттям Емського указу (1876 р.), але в силу того, що жандарми ЖПУЗ на той момент не мали права займатися справами політичними, усі вилучені друковані матеріали вони передавали до ГЖУ.

9 червня 1879 р. начальникам ГЖУ і ЖПУЗ було адресовано циркуляр 3 відділення О.Й.І.В.К. № 3561, згідно якого митну службу (митницю) зобов'язували інформувати начальників жандармських управлінь: «...не чекаючи запитів з їх сторони, дані про ввезення в імперію закордонних видань...» [38, арк.14]. Фактично цей циркуляр (був чинним до 1901 р.), зобов'язував військовослужбовців ЖПУЗ перевіряти й передавати до відповідних органів будь-яку продукцію, видруковану за кордоном, що ввозилася залізницями в межі українських губерній. У цей період в центр

уваги жандармів ЖПУЗ потрапляють не тільки політична публіцистика діячів українського руху, а також літературні твори українських поетів і прозаїків, наукові праці українських вчених-гуманітаріїв. Серед заборонених видань зазначались: роботи М. Драгоманова, а також видані його друкарнею твори українського красного письменства: у 1883 р. – фольклористичної збірки М. Драгоманова «Політичні пісні українського народу XVIII–XIX ст.»; у 1884 р. – роман Панаса Мирного та Івана Білика «Хіба ревуть воли, як ясла повні?», надрукованого в Женеві, брошур «Про хліборобство» (Лейпциг, 1877), «Про те, як наша земля стала не наша» (Лейпциг, 1877), «Про богатство и бедность» (1876), виданих М. Драгомановим, брошури М. Драгоманова «До чого довоювались»; у 1887 р. – праці М. Драгоманова «Нові українські пісні про громадські справи» та В.Липського «Про те, як наша земля стала не наша», книжок серій «Бібліотека музикальна» та «Наукова бібліотека»; у 1892 р. – газети «Буковина», а в 1893 р. – львівської газети «Діло», часопису «Народ»; у 1904 р. – «Записок Наукового товариства імені Шевченка», а також інших українськомовних видань, надрукованих «кулішівкою» [13, арк 13].

Прикладом винахідливості революціонерів при організації нелегального ввозу забороненої літератури став підкуп ними кондукторів, багаж яких не підлягав перевірці. У зв'язку з виявленням таких зловживань службовцями залізниць у 1879 р циркуляром начальника III відділення ОйВК, адресованого начальникам ЖПУЗ, останніх зобов'язали встановити більш ретельне стеження за діями усіх службовців залізниць [36, арк 13].

З метою посилення функцій жандармського контролю для попередження ввозу забороненої літератури, військовослужбовців, що діяли на прикордонних станціях, було наділено додатковими повноваженнями. Так у наказі (1901 р.) по відділеннях Київського ЖПУЗ зазначалося: «...Наказую унтер-офіцерам відділення усі одержувані на станціях багажі для міст і станційних кіосків тюки і пачки газет перед видачею їх одержувачам розкривати й перевіряти на наявність в них нелегальної літератури або

газет... Виявлену в тюках нелегальну літературу і газети передавати мені» [38, арк. 14]. Прикладом виконання вищенаведеного наказу слугує таємні повідомлення помічника начальника Волочиського ЖПВЗ адресовані начальнику Київського ЖПУЗ від 30 вересня та 10 листопада 1910 р., в яких вказувалося, що Волочиська митниця конфіскувала міжнародні бандеролі, адресовані в Персію на ім'я Міссака Лазар'янца. Жандармська перевірка вмісту бандеролів виявила 18 примірників журналу «Соціаліст-революціонер» під редакцією Віктора Чернова та 87 примірників серпневого випуску (№30, 1910 р.) російськомовної газети-брошури революційного змісту «Знамя труда». Відповідно до інструкції, по 3 примірники було надіслано начальнику волинського ГЖУ та начальнику київського охоронного відділення [17, арк.80].

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. Про це свідчать архівні матеріали з документообігу Харківського ЖПУЗ: «18 вересня 1912. Додаючи перелік книг і брошур закордонного видавництва і відомість з вказівкою якому начальнику відділення які №№ книг висилати...» [48, арк.351].

Таємними циркулярами Штабу ОКЖ від 24 жовтня 1907 за № 75270 і 21 вересня 1912 за № 57451 військовослужбовці транспортної жандармерії залізниць зобов'язувалися вилучати та передавати місцевому губернському жандармському керівництву екземпляри безкоштовної періодики ліберального спрямування, адресованої волосним, повітовим та сільським управлінням. Серед літератури, що мала вилучатися в українських губерніях, станом на 1914 р. зазначалися: у Києві – «Дзвін», «Печатное слово», «Вечерняя газета», «Киевский день»; Умані – «Вести»; Каневі – «Каневскаянеделя»; Бердичеві – «Голос правды»,«Ди Фолксштиме»; Черкасах – «Черкаские отклики»; Одесі – «Маленькие одесские новости», «Вечерняя южная мысль», «Одесский понедельник», «Слово истины»,

«Раннее утро», «Унзер Лебень»; Житомирі – «Волынское слово», «Наша Волынь»; Бахмуті – «Бахмутская копейка»; Бердянску – «Бердянское эхо»; Керчі – «Южная почта»; Сумах – «Сумское эхо»; Херсоні – «Херсонские новости», «Херсонская почта» [14, арк. 643].

Необхідність вилучення цих легальних видань керівництвом жандармерії пояснювалася наявністю у них матеріалів з критикою урядових дій та урядової політики, що могло негативно вплинути на умонастрої пересічних підданих імперії. Так у циркулярі МВС за №1896 адресованому начальникам ЖПУЗ 10 квітня 1893 р. вказувалося: «...серед робочих залізничних майстерень діють революційні гуртки, в яких пропаганда ведеться настільки обережно, що майже недоступна жандармському нагляду... Головним матеріалом для антидержавної пропаганди слугують статті з легальних газет і журналів ліберального спрямування, коментар до яких дають лідери гуртків... Помічено, що деякі робочі наскільки прониклися антидержавними поглядами і ознайомилися з програмами західних соціал-демократичних вчень, що вже самостійно пропагують їх у своїх майстернях...» [14, арк.8].

Окрім вилучення нелегальної революційної періодики, видань ліберального спрямування та закордонної літератури, військовослужбовці транспортної жандармерії залізниць мали стежити також за наявною кількістю та найменуванням періодичних видань проурядових партій та організацій, що поступали до продажу у кіоски («книжне шкафы») на залізничних станціях та вокзалах. Опрацьовані нами архівні матеріали, дозволяють скласти перелік газет та журналів, власники книжних кіосків в обов'язковому порядку мали продавати на найбільших залізничних вокзалах Південно-Західної залізниці України. Крім того у інструкції ОКЖ від 8 січня 1914 р. за № 19 [14, арк.620], адресованого начальнику Київського ЖПУЗ полковнику О.Левандовському вказувалось: «відомість періодичної преси, що повинна надходити для продажу в кількості примірників не менше ніж зазначено:

газета	Київ	Одеса	Фастів	Рівне	Жмеринка	Вінниця
Воин и пахарь	5	2	0	1	1	0
Верность	3	3	2	2	2	1
Голос Москвы	8	2	2	2	2	2
гражданин	5	3	0	1	2	1
Дружеские речи	5	2	1	2	2	1
Европейская жизнь и Россия	15	10	8	8	15	4
Земщина	5	3	2	2	2	1
Иллюстр. Прим. Нового Времени	10	5	2	2	5	1
Инвалид	1	1	0	0	1	0
Колокол	4	3	2	2	2	1
Москва	5	2	2	2	2	1
Московский листок	1	0	0	0	0	0
Московские ведомости	5	2	2	2	2	1
Нева	5	3	2	2	2	1
Новое время	130	45	15	23	22	10
Оса	24	6	4	2	3	1
Правительственные вести	1	1	0	0	0	0
Россия	3	2	1	1	1	1
Русское знамя	5	3	2	2	2	1
Свет	3	2	1	1	1	1
Торгово-промышленная газета	2	2	0	0	0	0

Разом з тим, варто зауважити, що військовослужбовці ЖПУЗ співпрацюючи з іншими правоохоронними та цензурними інституціями не завжди могли повністю проконтролювати увезення та розповсюдження революційної агітаційної літератури. Бували і нештатні ситуації. Зокрема, у наказі по Фастівському відділенні Київського ЖПУЗ №16 від 13 травня 1902 р., описується курйозна ситуація. На 238 верстві Південно-Західної залізниці сторож знайшов викинуті поблизу колій агітаційні листівки і замість їхньої передачі станційному жандарму розповсюдив серед знайомих у найближчих населених пунктах, фактично виконавши завдання революціонерів щодо поширення нелегальної літератури. Для унеможливлення повторення подібних ситуацій, жандармів Фастівського ЖПУЗ зобов'язували здійснювати обхід підконтрольних їм залізничних

ділянок та населених пунктів. Перевірити, чи не має там агітаційних прокламацій та провести роз'яснювальну роботу з службовцями залізниці та населенням, пояснивши, як необхідно діяти у таких ситуаціях та яке покарання чекає на тих осіб, які будуть виявлені у розповсюдженні та поширенні літератури антиурядового характеру [42, арк.94].

До повноважень начальників ЖПВЗ на початку XX ст. в умовах радикалізації суспільних настроїв, активізації революційних організацій, дій терористів, що стало причиною посилення цензурного контролю, додався контроль за змістом інформації на станційних дошках оголошень. Так, за опрацьованими нами архівними матеріалами, дозволу жандармського керівництва потребували навіть розміщення рекламних оголошень: «Розпорядження по Фастівському відділенні Київського ЖПУЗ №2 від 16 січня 1914 р. Начальникам управлінь дозволено розмістити на станціях наступні оголошення: Г.В. Теплицький в Одесі; П.К. Рудлицький у Севастополі; Доктор Л.А. Ротенберг в Києві;... Генрі Сміт; Боярський у Житомирі...» [42, арк. 392].

Таким чином, боротьба з революційним та українським національно-визвольним рухом упродовж другої половини XIX – на початку XX ст., ставши одним із пріоритетних напрямків у діяльності жандармсько-поліційних управлінь залізниць в українських губерніях, була обумовлена наростаючими опозиційними настроями, активізацією українського національно-визвольного руху та радикально-екстремістських організацій й сил, наростаючим страйковим рухом і передбачала заходи щодо підвищення ефективності її діяльності (наділення функціями політичного дізнання; значне збільшення особового штату; проведення переатестацій унтер-офіцерського складу; оволодіння військовослужбовцями навиками шифровки та дешифровки, які досить широко використовували у своїй діяльності революційні партії та організації; організація діяльності таємних агентів-інформаторів; тощо), відповідно наділенням додатковими повноваженнями (з метою забезпечення або відновлення правопорядку на залізницях, залізничних станціях, вокзалах

право застосовувати вогнепальну зброю; на прикордонних станціях здійснювати попередню перевірку багажів; ретельно перевіряти на політичну благонадійність осіб, що приймалися на роботу залізничниками, службовцями залізниць; право таємно стежити за діями усіх службовців залізниць; попереджувати страйки, тощо) і включала співпрацю з підрозділами поліції (взаємодія з сищиками, надання необхідної оперативної інформації розшуковим відділенням; участь у затримці політично не благодійних осіб, революціонерів-терористів, революційних агітаторів та пропагандистів, працівників залізниці та залізничників, що підозрюються в антиурядових діях, кримінальних злочинців), цензурними органами (формувати спеціальні списки та фонди заборонених цензурою книг у жандармських залізничних відділеннях; вилучення нелегальної революційної періодики, видань ліберального спрямування та закордонної літератури; нагляд за наявним асортиментом періодичних видань проурядових партій та організацій, що реалізовувались кіосками («книжные шкафы») на залізничних станціях та вокзалах; здійснювати обхід підконтрольних їм залізничних ділянок та населених пунктів з метою перевірки на наявність агітаційних прокламацій, проведення роз'яснювальної роботи зі службовцями залізниці, населенням контроль за змістом інформації на станційних дошках оголошень); взаємодію транспортної жандармерії залізниць із залізничною інспекцією та підконтрольним їй царським Залізничним полком при охороні руху імператорських поїздів та вищих посадових осіб. Проте, відсутність системного реформування транспортної жандармерії на залізниці в умовах наростаючої революційної кризи та активізації українського національно-визвольного руху обумовили недостатню ефективність усіх цих заходів та дій.

3.4. Особливості діяльності ЖПУЗ у роки Першої світової війни (1914 – 1917 рр.)

У роки Першої світової війни залізничний транспорт набуває стратегічно важливого значення, що потребував особливої уваги з боку транспортної жандармерії. Українські губернії частково були театром бойових дій і мали чи не найбільшу мережу залізничних сполучень. Варто зазначити, що серед галузей російської економіки – залізниці були найбільш централізованими і одержавленими. Станом на 1915 р. протяжність залізниць українських губерній (Південної, Катерининської, Південно-Західної, Північно-Донецької, Московсько-Києво-Воронезької, Ліваво-Роменської) складала 12 тис. км.. У роки війни залізниці обслуговували близько 200 тис. робітників і службовців [433, с.181].

В умовах війни губернські центри та великі міста фронтової, прифронтової та тилової зон України посідали важливе стратегічне значення при постачанні боєприпасів, провіанту, особового складу військових частин з тилу на фронт залізницею та при забезпеченні евакуації поранених, важливих установ і підприємств, перевезенні біженців.

У 9-ти українських губерніях під час війни діяло 6 жандармсько-поліційних управлінь залізниць (Київське, Кременчуцьке, Харківське, Одеське, Катерининське, Московсько-Київське) та 64 підконтрольних їм відділень [284].

Воєнні дії упродовж 1914 р., що відзначені бойовими успіхами російських військ у Галичині та Буковині, українських регіонах, що входили до складу Австро-Угорщини, супроводжувались поширенням російської імперської моделі управління та системи спеціальних правоохоронних органів, які мали забезпечити необхідний правопорядок, основу яких становили губернські жандармські управління ОКЖ. 21 серпня (3 вересня) 1914 р. російськими військами було взято Львів. Двома днями раніше, 19 серпня, Верховним головнокомандуючим великим князем Миколою Миколайовичем було затверджено «Тимчасове положення про управління областями Австро-Угорщини, зайнятих по праву війни», спільнорозроблене генерал-лейтенантом графом Г. Бобринським та головним начальником

постачання армій Південно-Західного фронту генералом від інфантерії О. Забеліним [434, с.195]. З цього часу російська влада розпочинає здійснювати систему організаційних і адміністративних заходів, спрямованих на поступову інтеграцію західноукраїнських земель до самодержавної моделі Російської імперії [434, с.195].

Організація російської адміністративної системи у «Тимчасовому військовому генерал-губернаторстві Галичини» передбачала й запровадження інститутів правоохоронної системи, в тому числі і спеціальних правоохоронних органів.

З осені 1914 р. підрозділи ОКЖ розгорнули свою діяльність у Тимчасовому військовому генерал-губернаторстві Галичини. Загальна кількість командированих у ці райони військовослужбовців жандармсько-поліційного відомства становила 1800 чинів, частина з яких була залучена до адміністративних органів управління [29, арк.226].

2 жовтня 1914 р. згідно з наказом верховного головнокомандуючого №80 було створено «Тимчасове жандармське управління військового генерал-губернаторства в Галіції», яке у повному об'ємі почало функціонувати лише з 25 листопада. 13 листопада 1914 р. начальником управління, штаб-квартира якого дислокувалася у Львові, було назначено полковника А. Мезенцова [457, с.47].

Успіхи російської армії на фронті, окупація великих густонаселених територій потребували організації діяльності правоохоронних органів, які б забезпечували встановлення імперського контролю за умовами та поведінкою населення західноукраїнських земель. Це завдання мали вирішувати структурні підрозділи ОКЖ. Разом з тим, умови воєнного часу, специфіка діяльності російської окупаційної влади у Галичині визначила широкі повноваження органів жандармерії. Так, у наказі начальника ТЖУ Галичини А. Мезенцова зазначалось: «...У такій країні, як Галичина за умови, що жандармські чини з'явилися тут вперше, все рішуче має заслуговувати нашої уваги, спостереження, збору відомостей, розробки та

донесення по команді. Звичайно, найголовнішими повинні бути відомості про революційних, ворожих осіб, шпигунів, але, крім того, необхідні всі відомості про настрої населення, його умови життя, порядок та безпеку...» [457, с.54].

Восени 1914 р. у Тимчасовому військовому генерал-губернаторстві Галичини створюється «Тимчасове Галицьке жандармське поліційне управління залізниць», яке мало сприяти місцевим підрозділам ОКЖ у виконанні ними функціональних повноважень. «...Для об'єднання жандармської поліцейської служби на залізницях Галичини ... управління назвати Тимчасовим Галицьким жандармським поліцейським управлінням залізниць. Штаб-квартира м. Львів...» (із телеграми Штабу ОКЖ начальнику Київськоого ЖПУЗ полковнику О. Левандовському) [29, арк. 226].

У середині квітня 1915 р. під контролем російських армій опинились всі перевали у Карпатах, російським Генеральним штабом велась підготовка до виходу на Угорську рівнину. У цій ситуації відбувається подальший процес формування системи органів влади й управління на західноукраїнських землях. Тимчасові органи влади та управління, інститути спеціальних правоохоронних органів набувають статусу постійнодіючих. Так, згідно з наказом верховного головнокомандуючого №85 від 3 лютого 1915 р. було створено «Жандармське поліційне управління залізниць в Галіції» у складі 10 відділень зі штаб-квартирою у Львові, визначено його кадровий склад, до якого входили начальник управління, ад'ютант управління, 10 начальників відділень, 12 помічників начальників відділень, 10 вахмістрів, 3 писарів, 197 унтер-офіцерів [284, с.178].

29 серпня 1915 р. підполковника Ф. Оже де Ранкура, як висококваліфікованого військовослужбовця транспортної жандармерії, що знав специфіку роботи у прикордонних з Австро-Угорщиною українських територіях та таким що вільно володіє німецькою, було командировано на Галицьку залізницю й призначено начальником новоутвореного «Тимчасового ЖПУЗ в Галичині» [29, арк. 226]. З 22 лютого він вже –

начальник Галицького ЖПУЗ, його ад'ютант – корнет Спіцин, начальники відділень: підполковник Єршов, ротмістри: Хлебородов, Ганкевич, Кравець, Грохольский, Продьмо і Сулин [287, с.178].

Отже, ЖПУ у Тимчасовому військовому генерал-губернаторстві Галичини, включаючи особовий штат та підпорядковану військову команду по охороні залізниць та телеграфу, що підпорядковувалося начальнику воєнних сполучень штабу головнокомандуючого Південно-Західним фронтом, проіснувало до ліквідації жандармсько-поліційної системи Російської імперії 3 березня 1917 р.

У роки війни не менш гострою залишалась проблема кадрового та фінансового забезпечення діяльності підрозділів транспортної жандармерії. Зростання повноважень військовослужбовців ЖПУЗ, розширення сфери їхньої діяльності в умовах воєнного часу вимагало збільшення особового складу їхніх підрозділів, підвищення матеріальних стимулів до сумлінного виконання ними своїх функцій. У зв'язку з цим начальники підрозділів транспортної жандармерії подавали уряду свої пропозиції щодо поліпшення кількісного складу підрозділів ЖПУЗ, їхнього фінансового забезпечення. Так, начальник Одеського ЖПУЗ полковник М. Велєдницький підготовував доповідні записку керівництву ОКЖ, в якій зокрема, вказувалось: «Визнаючи, що для обслуговування району управління у військово-поліцейському відношенні у воєнний час, вищевказаного числа офіцерів та унтер-офіцерів недостатньо, необхідно збільшити штат управління з розрахунку, щоб на кожні 5 верст шляху доводилося по 1 унтер-офіцеру, крім того необхідно збільшити число унтер-офіцерів на більш важливих та вузлових станціях ... Штату управління посилити шляхом переведення з військових частин 17 офіцерів і зарахуванням на службу в управління залізничних вартових, як випробуваних і частково ознайомих зі службою жандармських унтер-офіцерів на залізницях, а також переведенням на службу в управління кращих, добре грамотних єфрейторів і унтер-офіцерів дійсної служби. Крім того, для посилення спостереження по обидва боки

шляху (15 верст), підпорядкувати кінну поліцейську варту, прилеглих губерній жандармського управління ... Утримання офіцерів, призначених з частин військ прирівняти до утримання, отриманого помічниками начальників відділень» [15, арк.312].

Важливе місце у діяльності ЖПУЗ в українських губерніях у роки війни займала безпека пересування військових і цивільних потягів, перевезення ними військових вантажів та 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; евакуації вантажів особливого призначення, особового складу ОКЖ та їх родин; здійснення внутрішнього контролю за службовцями залізниць та неблагонадійними, що проживали в підконтрольному районі; надання необхідної допомоги біженцям щодо перевезення, розміщення, забезпечення перевезення біженців, їхнього розміщення на залізничних станціях й охорони пунктів їхнього перебування, своєчасне забезпечення продуктами та речами першої необхідності; нагляд за санітарно-епідеміологічною ситуацією; мобілізаційні набори; попередження страйків; боротьби зі спекуляцією; забезпечення взаємодії з органами контррозвідки на місцях, зокрема встановлення стеження у залізничних районах за підозрюваними у шпигунстві особами та за іноземними філерами.

У тогочасних умовах війни особливе значення мала організація безпеки на залізницях, що відіграло важливе стратегічне значення при постачанні боєприпасів, провіанту, особового складу військових частин залізницею на фронт з тилу, евакуації поранених та важливих установ і підприємств. Жорсткі умови війни вимагали від транспортної жандармерії здійснення контролю за своєчасним розвантаженням та перевезенням вантажів. Вантажі, загальнодержавного значення, які перевозились залізницями підвідомчими ЖПУЗ поділялись на дві категорії: а) вантажі військового призначення

(артилерійські вантажі, продовольство, коні, фураж, нафтопродукти, паливо-мастильні матеріали); б) приватні вантажі гуманітарної допомоги (речі першої необхідності), організовані уповноваженими державних установ та громадськими благодійними організаціями.

Військовослужбовці ЖПУЗ забезпечували дотримання порядку на станціях, контроль за цілісністю евакуйованого майна (під час перебування потягу на станції військовослужбовці ЖПУЗ охороняли вагони з вантажем а також були присутніми під час розвантаження та завантаження). Так, у наказі Київського жандармського поліційного управління залізниць по Фастівському відділенню від 24 липня 1915 р. регламентувався порядок дій жандармів: «...1) після прибуття вагонів на станцію здійснюється розвантаження у присутності унтер-офіцера, начальника станції або особливого агента призначеного Управлінням доріг; мають бути два свідка 2) вантажі зважуються... потім складаються в особливий пакгауз і під особливо пильним наглядом унтер-офіцера передаються під охорону залізниці 3) вантажі сумнівного походження мають охоронятися окремо від інших вантажів обов'язково в закритих приміщеннях під посиленою охороною жандармського унтер-офіцера до особливого розпорядження. 4) військові вантажі, що прибули з документами і належать військовим частинам або установам підлягають негайній видачі на вимогу... [42, арк.455].

Разом з тим військовослужбовці ЖПУЗ мали не тільки здійснювати контроль і нагляд за позачерговим та якнайшвидшим перевезенням залізницею вантажів першої категорії, а й вживати заходів щодо забезпечення таємниці військових перевезень та протидії агентурі противника у фронтовій та прифронтовій зонах. Тому у циркулярах ОКЖ по ЖПУЗ від військовослужбовців підрозділів транспортної жандармерії вимагалось «...берегти таємницю назви і місця призначення військових вантажів, недопускати нещасних випадків під час транспортування, охороняти від злоумисних посягань ворожих агентів...» [42, арк.455].

Жорсткі умови війни мали своїм наслідком загострення соціально-економічної кризи, падіння виробництва, зростання інфляції, зростання цін на продовольство і товари першої необхідності, погіршення соціального становища населення українських губерній Російської імперії, зростанням безробіття, зростанням злочинності, особливо на залізницях. Тому одним із функціональних повноважень військовослужбовців ЖПУЗ українських губерній стало здійснення контролю за своєчасним розвантаженням та перевезенням вантажів по станціях мережі Південно – Західної залізниці. Міністр внутрішніх справ О. Хвостова у телеграмі до чернігівського губернатора щодо перевезення військових вантажів та облаштування біженців наказував: «У зв'язку з наслідками війни життя всередині країни дуже ускладнилося. Імператор 20 жовтня висловив своє занепокоєння зростанням цін на продовольство і продукти першої необхідності. Тому всім губернаторам наказую взяти під повний контроль та відповідальність щодо ліквідації зловживань і безладу у суспільстві. Контролювати пункти найбільшого скупчення вантажу та ознайомитися з труднощами, що виникають: 1) вирішити проблеми з перевезенням воєнної техніки та вантажу, ліквідувати всі скупчення на станціях; 2) розвантажувати негайно всі прибуваючі з фронту вагони; 3) вести боротьбу зі спекуляцією; 4) допомога і облаштування біженців; 5) регулярно проводити санітарні заходи» [433, с.184].

Стратегічно важливого значення в умовах воєнного часу набуло питання організації безпеки вантажних перевезень воєнного призначення залізницями. Тому у діяльності ЖПУЗ особливе місце мав нагляд за дотриманням правил пожежної безпеки. Суворий контроль за дотриманням правил пожежної безпеки покладался не тільки на начальників залізничних станцій, а й на військовослужбовців ЖПУЗ. Так, у таємному наказі № 16 «Про ретельну охорону вагонів з військовим, а особливо з артилерійським вантажем» на Південно-Західній залізниці від 20 липня 1914 р. зазначалось: «...Начальник Управління Військових Сполучень – Циркуляром №2533 від

27 червня 1914 р. ... повідомляє, що в червні місяці на одній з великих залізничних станцій було своєчасно помічено і попереджено зловмисний замах на підпал вагона з артилерійським вантажем шляхом підсипки у букси піску. Припускаючи можливість повторення подібних випадків, начальник управління просить вжити заходів до належної охорони при погрузці під час стоянок на станціях і під час руху в дорозі вагонів з військовими, а особливо з артилерійськими вантажами... Пропоную при погрузці вагонів особливо ретельно наглядати за буксами і оглядали такі перед самим відходом поїзда і після кожної зупинки...» [40, арк. 147].

У фронтовій зоні опинялись військовослужбовці ОКЖ та члени їхніх родин, евакуацію яких організовували військовослужбовці ЖПУЗ відповідно до «Правил перевезення службовців і їх сімей», затверджених згідно з «Положенням про вивезення державним коштом за військових обставин, державного майна, урядових установ, службовців та їх сімей» (від 17 липня 1914 р.), в якому вказувалося що першочергове право на евакуацію у вагонах та каютах I класу мають «...генерали, адмірали, цивільні чиновники, що обіймають посади IV класу і вище, або мають чин дійсного статського радника і вище, начальники окремих частин і управлінь усіх відомств незалежно від чину ... »у вагонах II класу:« штаб і обер-офіцери та цивільні чиновники, від V до XIV класу включно а так само священнослужителі... нижні чини евакуювалися за державний рахунок у вагонах III класу. Залежно від займаної посади держава компенсувала дорогу від 125 до 25 руб. – до 3000 в., 250 – 500 руб. – до 6000 в., від 375 до 75 руб. – більше 6000 в.» [35, арк.405].

З метою забезпечення організованої евакуації особового складу ОКЖ та членів їхніх родин, що опинялись у фронтовій зоні, в жандармських поліцейних управліннях залізниць українських губерній складалися спеціальні списки сімей жандармів залізничних відділень, у яких вказувалося число членів родини (жінка, діти, брати, сестри, батьки, прислуга), місце переселення залізничними та сухопутними шляхами та кількість вантажу.

Прикладом слугують списки сімей чинів Київського ЖПУЗ з означенням пунктів, у які їх мають пересилити у випадку оголошення військового часу. За таким принципом було складено та подано списки сімей військовослужбовців Новоселицького відділення Київського ЖПУЗ: «начальник відділення – підполковник Герцог, неодружений, ст. Могилів-Подільський, помічник начальника відділення – ротмістр Медведський, неодружений, ст. Новоселиця – м. Прилуки, Полтавської губернії ст. Московсько-Києво-Воронезької залізниці. Від ст. Новоселиця ПД-ЗХ залізниці до Прилук 722 верст; вахмістр – С. Медведь, дружина; ст. Могилів-Подільський – ст. Калуга Сизрано-Вяземської залізниці відст. Могилів до ст. Калуга 1019 в.; унтер-офіцери – О. Сирелевич, дружина, 3 дітей старше 5 років, ст. Новоселиця – м. Кременчук, Полтавської губернії; А. Бондар, вдівець, ст. Новоселиця – м. Кременчук, Полтавської губернії; П. Ісаєв, дружина, 3 дітей до 5 років і 2 дітей старше 5 лет, ст. Новоселиця – м. Кременчук, Полтавської губернії; М. Кондратюк, дружина, 4 дітей старше 5 років, ст. Новоселиця – м. Кременчук, Полтавської губернії; Н. Коломієць, дружина, ст. Новоселиця – м. Кременчук, Полтавської губернії; А. Янчук, дружина, 2 дітей до 5 років, ст. Новоселиця – м. Кременчук, Полтавської губернії; ...» [35, арк.250].

Восени 1914 р. в українських губерніях Російської імперії 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 людей з територій тимчасово окупованих ворогом та прифронтових зон, що у свою чергу ускладнювало діяльність працівників залізниць, службовців залізничних станцій, підрозділів транспортної жандармерії, зокрема ЖПУЗ в українських губерніях. Особливих масштабів це явище набуває з початком літа 1915 р. Так, у липні – серпні 1915 р. розпочалося масове прибуття біженців у тиллові губернії Російської імперії, яке досягло максимуму у вересні – жовтні, завершилося у листопаді – грудні того ж року. До Чернігівської, Полтавської,

Катеринославської, Харківської, Херсонської губерній ринули значні партії біженців з Волині, Поділля, Буковини, Гродненщини, Холмщини, Прибалтійських володінь. Уповноважений по влаштуванню біженців, зокрема Північно-Західного фронту С. Зубчанінов доповідав, що натовпи біженців завдавали значної шкоди населенню тих місцевостей, через які пролягав їхній шлях. Після себе вони залишали пустелю, вирубуючи ліс, щоб зігрітись, викопували картоплю, витоптували поля і т.п. Були збитки й іншого характеру, до яких відносилися грабежі та злісне нищення майна [434, с. 199]. Аналогічні явища спостерігалися також і в районі Волині. Зокрема з жандармських донесень з м. Кременця випливало, що мародери «грабують квартири жителів, які виїхали... Козаки грабують євреїв» [434, с. 199].

Злипня 1915 р. проблема біженців набула загальнодержавного характеру і потребувала нових шляхів вирішення.

За таких обставин, вимагаючи посилення пильності військовослужбовців транспортної жандармерії та з метою вжиття ними необхідних заходів для врегулювання ситуації з біженцями, кількість яких постійно зростала, Штаб ОКЖ у своєму циркулярі. № 12490 від 13 серпня 1915 р., вимагав від начальників ЖПУЗ «...посилити пункти вузлових станцій, а чинам корпусу, що знаходяться на цих пунктах, посилити свою діяльність та допомагати у разі необхідності » [434, с.200]. 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.

Функції контролю на станціях здійснювали унтер-офіцери та офіцери жандармських поліційних управлінь залізниць та підпорядкованим їм відділень. Військовослужбовці ЖПУЗ забезпечували організацію перевезень біженців, вирішували питання організації їхнього харчування та розміщення на залізничних станціях.

Зростаючий наплив біженців потребував правового врегулювання вирішення їхніх проблем. Тому з метою задоволення потреб біженців та якнайшвидшого вирішення справ щодо забезпечення їх участі було оприйнято «Закон про забезпечення потреб біженців», затверджений імператором Миколою II 30 серпня 1915 р., яким чітко визначався сам статус «біженця»: це «особи, які залишили місцевості під загрозою окупації чи вже окуповані противником, або виселені за розпорядженням військових чи цивільних властей з району воєнних дій, а також вихідці з ворожих Росії держав (за винятком іноземних підданих німецької і угорської національності)... Особи, вислані під нагляд поліції з району воєнних дій біженцями не вважаються» [343, с.192].

Фактично, закон 30 серпня 1915 р. офіційно оголошував опіку над біженцями обов'язком держави і визначив напрям дій уряду Російської імперії з цього питання аж до жовтня 1917 р.. У відповідності до закону з державної скарбниці було збільшено асигнування міністерству внутрішніх справ на задоволення найнеобхідніших потреб біженців до 25 мільйонів рублів на поточний рік [343, с.193].

У структурі міністерства внутрішніх справ створено «Особливу нараду з влаштування біженців» [343, с.23].

З метою об'єднання зусиль місцевих органів влади, урядових і громадських установ, а також приватних організацій і осіб, які допомагали біженцям, «Особлива нарада з влаштування біженців» (ще були губернські наради з улаштування біженців) розподілила губернії Російської імперії на певні райони з призначенням головноуповноважених, які у своїх діях керувалися «Наказом головноуповноваженим з улаштування біженців у середині імперії», затвердженим 29 жовтня 1915 р.[343, с.23].

Втікаючи від війни люди переважно користувалися гужовим та залізничним транспортом, а починаючи з вересня 1915 р. – залізницями.¹ вересня 1915 р. уряд Російської імперії запровадив для біженців з фронтової та прифронтової зони спеціальний залізничний пільговий тариф № 117: «З 1

вересня 1915 року й надалі до скасування, особи, виселені з районів, що можуть бути поразені військовими діями, за розпорядженням цивільної або військової влади і залишають такі райони добровільно (так зв. «Біженці»), в тому числі біженці слов'яни з Галичини, будуть перевозитися в вагонах III або IV класу, або в пристосованих товарних вагонах... в місця, визначені для них владою, або в місця обрані ними для пошуку роботи – за ставками тарифу на перевезення військових чинів, в вагонах III класу або пристосованих товарних вагонах (тар. № 7547, стор. 6, ст.3-я, графа 3-я). ... Домашні речі перевозяться так само за ставками тарифу, встановленого на перевезення військової поклажі «в товарних і військових потягах»... Тариф діє на усіх російських залізницях і під'їзних шляхах за умови пред'явлення виданого на такі перевезення цивільною владою, у т.ч. комендантами станцій і жандармською залізничною поліцією... проїзних документів» [343, с.192].

Варто зазначити, після прибуття біженців на місця переселення, вони отримували державну допомогу та працевлаштування. Після прийняття нового тарифу, на військовослужбовців транспортної жандармерії було покладено функцію контролю над дотриманням використання спеціальних тарифних умов пасажирами потягів, до нових повноважень входили видача та перевірка документів, що підтверджували особу та статус біженця.

Для перевезення біженців та їхнього майна з евакуйованих прифронтових губерній урядом щодня надавалося більше тисячі залізничних вагонів, пасажирам такого ешелону дозволялося брати з собою не більше 2-х пудів (32 кг.) вантажу на одну особу. З переліченої кількості 200 вагонів відводилося під перевезення біженців й їх багажу. З них два ешелони (100 вагонів) надавалися для посадки на станціях Рівне і Полонне, один (50 вагонів) – в Києві і один (50 вагонів) – у Житомирі. Решта 1300 вагонів відводилися для перевезення евакуйованих продуктів (хліб, цукор), а також для вантажів державного значення [434, с.202]. Так, наприклад налякані повідомленнями про можливу евакуацію жителі намагалися завчасно покинути потенційно небезпечні місцевості. Та попри усі кроки влади, що

були спрямовані на стабілізацію ситуації, величезні потоки людей часто створювали хаос на залізничних станціях та порушували графік руху потягів. Унтер-офіцери транспортної жандармерії в силу своїх повноважень, до яких входило організація порядку на станціях та перонах із-за величезного напливу наляканих людей не могли добросовісно виконувати свій обов'язок. Так, за свідченням начальника Дніпровського відділення ЖПУ Московсько-Київської залізниці: «...з 23 серпня 1915 р. з Києва розпочався тривалий панічний від'їзд жителів та відправка багажу: «Вокзал станції Київ-І, перони й поїзди буквально заповнені пасажирами, речами, дітьми і багажем... Всі поїзди запізнюються...З 30 серпня 1915 р. на станції Київ-ІІ встановлено платформи для відправлення вантажів [33, арк.4-6]».

Загалом, на кінець 1915 р. потік біженців зменшився, завершувався також процес їхнього розселення по губерніях. За найбільш систематизованими даними, але зібраними не по всіх губерніях, в Україні (без Волині) станом на листопад 1915 р. було розселено і взято під опіку 420961 біженців [434,с.203].

Великий наплив людей до тилових губерній мав своїм наслідком швидке розповсюдження небезпечних хвороб, у тому числі й холери. Оскільки найбільші скупчення людей були на залізничних станціях, вокзалах, у вагонах потягів, то небезпека зараження у цих місцях була найбільшою. Урядом було вжито профілактичні заходи, щодо запобігання поширення та ізоляції потерпілих від недуги осіб. Роль контролерів у зонах залізничного відчуження було покладено на військовослужбовців жандармських поліцейних управлінь та відділень. Так, згідно §12 «Правил для попередження поширення холери і чуми залізницями», у випадках виявлення у пасажирів симптомів холери, весь вагон поміщався у карантин, жандарми зобов'язані були скласти облікові списки усіх пасажирів (посада, ППП, вік, постійне місце проживання, сімейний стан) та повідомити про них (за місцем їх кінцевого пункту призначення) телеграфом до органів губернської адміністрації та поліції. Самі ж списки мали передаватися начальнику

відділення та ЖПУЗ. ділянки залізниці, де було виявлено інфекцію. Поміщені до карантину пасажери могли бути викликані на медогляд протягом 5-ти днів з моменту ізоляції останньої інфікованої особи з вагону [43, арк. 440].

Мобілізаційні заходи були пов'язані з організацією перевезень залізницями. Військовослужбовці транспортної жандармерії також були задіяні у їх проведенні. Так, унтер-офіцер відповідного відділення ЖПУЗ був зобов'язаний проконтролювати, щоб начальник залізничної станції «видав службовий квиток або посвідчення на безкоштовний проїзд мобілізованому військовослужбовцю...Якщо мобілізований відстане від партії, то видана повістка слугує доказом, що його включено до списку. Комендант станції або жандарм на основі пред'явленої повістки видає відповідне посвідчення, що дозволяє безкоштовний проїзд з багажем відсталого...» [35, арк.195].

Варто зазначити, що з початком війни військовослужбовці транспортної жандармерії також належали до категорії осіб, що підлягали мобілізації. З початком загальної мобілізації офіцери ЖПУЗ, які перебували у відпустках командировались на місця своєї постійної служби. Так, у телеграмі начальнику П'ятигорського ЖПУЗ полковнику Кейзеру від 17 липня 1914 р. зазначалось: «Прошу передати полковнику Левандовському и Підполковнику Шебанову, що мною отримана телеграма: усі офіцери без виключення начальників управлінь, що перебувають у відпустках мають терміново повернутися на місця служби. Залишитися у відпустці можуть, за власним бажанням, ті, хто проходить лікування шляхом подачі довідки від лікаря... Повідомлення для термінового виконання»[26, арк 3].

Отже, жандарми ЖПУЗ були активно задіяні до ходу здійснення мобілізаційних заходів, забезпечуючи організацію перевезень особового складу військовослужбовців, порядок на залізничних станціях та вокзалах, запобігали продажу алкоголю цивільними особами мобілізованим військовослужбовцям.

Міста, залізничні станції, вокзали, що стали місцем зосередження значної кількості військовослужбовців, що направлялись залізничним

транспорт на фронт або повертались з фронту, а також слугували центрами діяльності підрозділів тилового забезпечення армійських частин ставали й осередками незаконного продажу військовими обмундирування, передачі воєнного інвентарю стороннім особам. Жандармів ЖПУЗ також зобов'язували здійснювати заходи по боротьбі з випадками таких незаконних спекуляцій [467, с.167]. З метою запобігання можливої спекуляції, жандармів Київського ЖПУЗ було залучено до передачі конфіскованої за наказом начальника штаба КВО лікєро-горілочної та винної продукції для поранених вояків, що перебували на лікуванні у Київському воєнному госпіталі. Начальник Київського ЖПУЗ полковник Левандовський у своєму рапорті від 16 березня 1915 р. повідомляв начальнику Штабу на території воєнних дій: «...У районі підконтрольного мені управління конфіковано відповідно постанови головного начальника Київського військового округу і знаходяться на зберіганні такі алкогольні напої: на ст. Київ – 14 пляшок коньяку. На ст. Рівне – 24 пляшки кримського столового вина, 6 пляшок портвейна Шустова, 8 пляшок рома, 3 пляшки бесарабського вина и 51 пляшка виноградного вина. На ст. Вінниця – 1 барильце бесарабського вина, вагою 1 пуд 2 фунта, 3 пляшки коньяку, 3 пляшки виноградного вина... Прошу вказівки, куди варто передати ці алкогольні напої...» [32, арк.2]. У відповідь на вказаний рапорт начальник Штабу КВО видав наказ, за яким начальника Київського ЖПУЗ полковника Левандовського було зобов'язано «Конфісковані на станціях зазначених у рапорті №1793 міцні напої, згідно наказу головного начальника округу, прошу передати до Київського військового госпіталю для поранених та хворих ...» [32, арк.2].

Війна це не тільки бойові дії армійських частин, це і боротьба розвідок. Особливо цінною для супротивника є інформація про чисельність військ, їхнє розташування та дислокацію, озброєння. Найефективніше та найшвидше таку інформацію можна здобути організувавши шпигунську діяльність на важливих залізничних вузлах, станціях. Тому із обов'язкових повноважень військовослужбовців ЖПУЗ щодо організації безпеки на вокзалах та

залізничних станціях міст Російської імперії й було виявлення у залізничних районах осіб підозрюваних у шпигунстві, іноземних філерів. Для ефективної діяльності у цьому напрямків підрозділи транспортної жандармерії потребували відповідних розпоряджень та розширення своїх повноважень. Відповідними циркулярами та інструкціями регламентувались обов'язки та дії чинів транспортної жандармерії при затримці шпигунів та осіб, підозрюваних у шпигунстві: «...на начальників повітових губернських обласних і міських жандармських управлінь, на начальників жандармських управлінь, а також на начальників жандармських поліцейських управлінь залізниць на справників і начальників повітів покладаються обов'язки з дотриманням правил положення про заходи щодо охорони державного порядку і громадського спокою затримувати осіб, що підозрюються шпигунстві і доносити про це не тільки своєму безпосередньому начальству але і в штаб округу або порту і на вимогу останніх порушувати перед міністром Внутрішніх Справ клопотання про висилку зазначених осіб за межі підпорядкованих їм районів...» [26, арк. 5].

Якщо жандарм ЖПУЗ виявляв підозрювану у шпигунстві особу, він зобов'язаний був продовжити стеження та повідомити про неї контррозвідку. У разі встановлення жандармом ЖПУЗ факту військового шпигунства, він залежно від обставин мав затримати та обшукати підозрюваного.

За доручення жандарма, під час руху потягу, стеження могло бути передано головному кондуктору, а на зупинках – станційному жандарму, якщо ж об'єкт був більш значимим, для стеження закріплювався жандармський унтер-офіцер, який зобов'язувався слідкувати за ним до пункту призначення, про їх прибуття повідомлялося місцевим поліційним органам. При спостереженні за підозрюваним іноземцем жандарм мав обов'язково спеціальним шифром телеграфувати губернатору, поліційним чинам і начальникам штабіввійськовихокругів [433, с.185].

З метою запобігання воєнного шпигунства, згідно наказів Штабу ОКЖ, керівництво ЖПУЗ, що адміністративно розташовувались у найбільших

містах українських губерній, мало організувати у підзвітному районі дій таємний агентурний нагляд. У діловому листуванні департаменту поліції на адресу Київського ЖПУЗ подавалась інформація про діючі шпигунські шифри: а - ; б - ; в - ; г - ; д - ; е - ; ж - ; з - ; и - ; к - ; л - ; м - ; н - ; о - ; п - ; р - ; с - ; т - ; у - ; ф - ; х - ; ц - ; ч - ; ш - ; щ - ; ю - ; я - ; ы - [58, арк. 245] короткі відомості про підозрюваних осіб у шпигунській діяльності: «... Федоренко: зріст 2 аршина, 7,5 вершки, обличчя смагляве, очі карі, волосся, брови, вуса, темнорусі, ніс помірний. Особлива прикмета: на носі шрам...» [16, арк.1].

Для ефективної боротьби з шпигунством, кожне ЖПУЗ мало штат таємних агентів, які збирали матеріали про політичну благонадійність осіб, суспільні настрої, організацію ймовірних злочинів, підозрюваних у шпигунстві осіб та іноземних агентів, тощо й передавали його начальникам жандармських поліцейних залізничних відділень та управлінь. Так, «Положення 1910 р.», затвердженим Департаментом поліції, підтверджувало обов'язок начальників ЖПУЗ у підконтрольних ними районах залізниць мати необхідний штат агентури. 16 червня 1912 р. Департамент поліції видав циркуляр №102691, яким визначав агентурний нагляд, як одну з основних функцій транспортної жандармерії та вимагав від начальників ЖПУЗ мати у своєму розпорядженні на великих залізничних станціях штат постійних агентів, які безпосередньо брали б активну участь в діяльності революційних партійних осередків. Інформація та діяльність останніх мала виключне значення для організації контролю за намірами та планами найбільш радикально налаштованих членів таємних організацій, осередки яких в основному діяли у найбільших містах – важливих промислових центрах.

Крім штату постійних агентів, начальників ЖПУЗ зобов'язували також мати на менших залізничних станціях і штат додаткових агентів. Циркуляр вимагав ретельної перевірки начальником відділення інформації, поданої агентами, яку б можливо було передавати до ЖПУЗ, де після ще однієї

перевірки передавати до Департаменту поліції [412, .387]. І у подальші роки організації співпраці ЖПУЗ з агентурою перебувала у полі постійного контролю з боку Департаменту поліції. У своїх циркулярах 1914 р. (№ 190791) та інструкціях («Інструкція з організації та ведення внутрішнього спостереження в жандармських і розшукових установах») Департаменту поліції регламентував діяльність інституту таємної агентури, розробляв механізми та рекомендував можливі способи по покращенню ефективності в діяльності таємних і додаткових агентів. Зокрема, у таємному циркулярі №190791 від 16 грудня 1914 р. вказувалось, що агенти-члени революційних організацій зобов'язані були робити все можливе для недопущення поширення повстань та об'єднання революційних організацій, особливо більшовиків з меншовиками [298, с.122]. Так, у листі ад'ютанта Вінницького жандармського поліційного відділення фон Циглера повідомляється про затримання підозрюваного у шпигунстві громадянина США: «...під час стоянки потягу №7, на ст. Вінниця, унтер-офіцером Слюсаренком у вагоні II класу був помічений пасажир, який фотографував ручним апаратом пасажирські будівлі; після короткочасної стоянці потягу Слюсаренко зайшов до вагону, затримав підозрюваного у шпигунстві, доставив на ст. Жмеринка, де начальником відділення, ротмістром Новицьким було проведено обшук. Підозрюваним виявився громадянин Північно-Американських штатів Ройден Ротермель... [35, арк. 1]».

У воєнний період, з метою попередження можливої появи у 30-ти верстній зоні іноземних агентів-розвідників у районі Одеського ЖПУЗ, відповідно до «Міркування з прийняття військово-поліцейських заходів, необхідних при оголошенні району Одеського жандармського поліцейського управління залізниць на військовому стані» запроваджувався агентурний нагляд, контроль за яким покладался на чинів транспортної жандармерії. Для впровадження агентурного штату передбачалися спеціально відведені державні кошти: «...на агентуру виділяти начальнику управління 1000 руб./міс.; начальникам відділень – 500 руб.; помічникам начальників

відділень – 250 руб. ...Звіт про витрачені на агентуру кошти, начальники відділень і їх помічники подають начальнику управління у вигляді розписок агентів з отримання платні...» [53, арк. 1]

Разом з тим, керівництво МВС та Воєнного міністерства у своїх звітах Верховному головнокомандуючому, звертало увагу, що начальники ЖПУЗ не завжди можуть належним чином організувати діяльність своїх підлеглих, пов'язану з виявом та боротьбою зі шпіонажем, пояснюючи таку ситуацію відсутністю кваліфікованих спеціалістів необхідної професійної підготовки та освіти, відповідного досвіду у військовослужбовців ЖПУЗ.

Протягом усього часу функціонування інституту транспортної жандармерії на залізницях в українських губерніях Російської імперії, а особливо у період воєнних дій у роки Першої світової війни, коли зростає небезпека диверсій та терактів, начальники ЖПУЗ активно співпрацювали з місцевою військовою та цивільною адміністрацією, активно листуючись з губернаторами, в якому обговорювалися головні питання організації безпеки у найбільших містах губерній, на залізницях, важливих вузлових залізничних станціях.

Отже, у роки Першої світової війни розширювались повноваження та сфери діяльності підрозділів транспортної жандармерії України, зокрема жандармсько-поліційних управлінь залізниць, зокрема військовослужбовці ЖПУЗ фронтової та прифронтової зон, окрім безпосередніх функцій (забезпечення організації безпеки на залізницях і контролю за дотриманням правопорядку на залізничних станціях та вокзалах) змушені були виконувати й повноваження інших правоохоронних інституцій Російської імперії (нагляд і контроль за транспортуванням військових вантажів, дотримання норм протипожежної безпеки при перевезенні вантажів воєнно-стратегічного значення, боротьба зі злочинністю та спекуляцією, забезпечення евакуації чиновників державних установ, військовослужбовців ОКЖ та їхніх родин, організація допомоги біженцям, протидія шпигунській діяльності противника, вияву його агентури у фронтовій та прифронтовій зонах)

обумовило кількісне збільшення особового складу ЖПУЗ українських губерній та їхніх підрозділів, створення нових ЖПУЗ («Тимчасове Галицьке жандармське поліційне управління залізниць»), підвищення матеріального й фінансового стимулювання сумлінного виконання ними своїх службових обов'язків.

Висновок до розділу 3

Жандармсько-поліційні управління залізниць в українських губерніях Російської імперії, як структурні підрозділи в системі ОКЖ, були складову загальної системи правоохоронних органів імперії й захищали непорушність засад самодержавного ладу, забезпечуючи при цьому дотримання законності та правопорядку на залізницях. Правоохоронна діяльність ЖПУЗ у першу чергу передбачала організацію безпеки на залізницях, зокрема, забезпечення дотримання правопорядку пасажирами на залізничних станціях та правил поведінки у потягах; здійснення паспортного контролю; боротьбу зі злочинністю та вжиття заходів по попередженню кримінальних злочинів (крадіжок, збройних нападів, пошкодження залізничних колій); 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 (забезпечення повної відсутності й появи осіб, що викликали підозру у зоні залізничного відчуження); боротьбу та попередження страйків робітників залізниць; попередження терористичних актів на залізниці.

Одночасно жандармсько-поліційні управління залізниць в українських губерніях Російської імперії, як правоохоронний підрозділ ОКЖ, наділений функціями політичної поліції, в умовах наростаючої радикалізації суспільних настроїв, революційного й страйкового рухів у взаємодії з загальною поліцією, охоронними відділеннями, цензурними органами та посадовими

особами, частинами регулярних військ здійснювали заходи щодо недопущення організації антиурядових виступів, організації залізничниками та службовцями залізниці зібрань, страйків та припинення розпочатих страйків; поширення забороненої революційної пропагандистсько-агітаційної літератури антиурядового характеру (книг, листівок, брошур, газет та журналів), контролю за асортиментом видавничої продукції, яка розповсюджувалась у зоні залізничного відчуження через книжкові крамниці, кіоски на залізничних станціях, вокзалах, особливо надруковану за кордоном, що ввозилася залізницями в межі українських губерній.

Важливе місце у боротьбі з революційним та українським національним рухом займала ефективна організація та забезпечення діяльності таємних агентів-інформаторів.

Певною специфікою відзначена діяльність жандармсько-поліцейні управління залізниць в українських губерніях Російської імперії в умовах Першої світової війни. Зокрема, військовослужбовці 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 противника у фронтовій та прифронтовій зонах.

Широта повноважень, урізноманітнення напрямків діяльності, специфіка функціонування перетворила жандармсько-поліційні управління залізниць в українських губерніях Російської імперії на початок XX ст. у найбільш чисельний підрозділ у системі Окремого корпусу жандармів.

ВИСНОВКИ

1. Опрацьована у ході написання дисертаційного дослідження наукова література, присвячена становленню та особливостям функціонування російської імперської жандармсько-поліційної системи, зокрема інституту транспортної жандармерії залізниць, дозволила нам в історіографії проблеми **виділити** три періоди: дорадянський – відзначений суб'єктивністю, але має вагому джерельну цінність, так як авторами були переважно чиновники жандармсько-поліційного відомства. Радянський: характеризується прямою залежністю активного застосування методологічних підходів в залежності від напрямку внутрішньополітичного курсу країни, що свідчить про суб'єктивність напрацювань, та вузькоаспектність досліджень. Зокрема, радянська історіографія 1920-1950-х рр. відзначена висвітленням функціонування жандармсько-поліційної системи в контексті боротьби з більшовиками, та характеристикою інституту жандармерії як механізму імперського карального апарату з низько кваліфікованими кадрами. Залучення нового масиву документів відбулося під час «Лібералізації» (кінець 1950 – початок 1960-х рр.) мало своїм наслідком висвітлення нових аспектів діяльності (зокрема, боротьба з революційним рухом) підрозділів ОКЖ, але переважно з негативною експертною оцінкою.

Період середини 1980 – х рр. – початку 1990-х рр. став початком відмови від марксистсько-ленінської парадигми та переходом до нових методологічних підходів при висвітленні проблеми. Для праць цього періоду властиве більш широкий аналіз напрямків діяльності, акцентування уваги авторів на законах та підзаконних нормативно-правових актах, що регулювали функціонування жандармсько-поліційної системи імперії у різні періоди. Важливим є й те, що у дослідженнях радянських істориків-поліцейстів періоду «горбачовської перебудови» увагу звернуто й на функціонування ЖПУЗ та ЖПВЗ.

В історіографії періоду державної незалежності України суттєвим стало розширення проблематики досліджень. Зокрема, спеціальні роботи цього періоду характеризуються спробою здійснити комплексний аналіз наукових напрацювань попередніх років та висвітлити раніше малодосліджені аспекти діяльності інститутів ОКЖ, видання збірників документів на основі архівних матеріалів, які раніше не були доступні широкому загалу.

Сучасна українська історіографія 2001 – 2016 рр. є спробою вивчення на основі альтернативного бачення з використанням сучасних методологічних підходів історії жандармсько - поліційної системи російського самодержавства, її структурних підрозділів. У цьому контексті окрему групу складають наукові напрацювання українських істориків, які досліджували особливості функціонування та регіональні аспекти діяльності правоохоронної системи Російської імперії на території України. Деякі аспекти діяльності транспортної жандармерії залізниць висвітлено у роботах О. Ярмиша, М. Щербака, І. Омельченка, Є. Самойленка, А. Чайковського. Спеціальні дослідження були проведені А. Шевченком та Ю. Алексеевою.

Проте на сьогодні відсутнє ґрунтовне комплексне дослідження, присвячене становленню, функціонуванню, особливостям та регіональним аспектам діяльності транспортної жандармерії залізниць України.

Таким чином, накопичений істориками матеріал, напрацювання історіографії вимагає створення ґрунтового, об'єктивно-узагальнюючого та комплексного дослідження з історії становлення та функціонування транспортної жандармерії залізниць в українських губерніях Російської імперії другої половини XIX – початку XX ст..

2. Класифіковано різнопланові та різновидові джерела: нормативно - правові акти та діловодні документи; статистично-довідкові матеріали; документи особового походження. Кількісно найбільший об'ємним є комплекс нормативно - правових актів та діловодних документів на основі яких нами відтворено особливості процесу становлення та діяльності ЖПУЗ у Російській імперії другої половини XIX – початку XX ст.. Опрацьований

нами значний масив документів фондів 268, 276, 278, 279, 280, 281, 283, 285, 286, 309, 310, 311, 330, 332, 341, 342, 363, 365, 385, 386, 442, 733, 1554 ЦДІАУК дозволив визначити регіональні аспекти діяльності ЖПУЗ та ЖПУВЗ на залізницях України.

Мемуарна література, не зважаючи на суб'єктивність та упередженість авторів, дозволила частково висвітлити повсякденне життя жандармів ЖПУЗ українських губерній Російської імперії.

Високий рівень інформативності та достовірності, видове різноманіття джерельної бази забезпечило різновекторність перевірки наявних фактів, неухильного дотримання наукової об'єктивності та повноцінного виконання поставлених завдань та мети дослідження.

Методологію нашого дослідження склали принципи системного аналізу й узагальнення, історизму, історичного плюралізму, об'єктивності. Використання методів типологізації, історичної реконструкції й аналогії, поєднання історико-генетичного, структурно-функціонального та порівняльно-історичного методів а також проблемно-хронологічного та ретроспективного.

3. **Визначено** шість основних етапи 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.

4. **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 175 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 «іногородців» 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. Структура кадрового складу ЖПУЗ включала в себе посади: писаря, унтер-офіцера, вахмістра (з 1885 р.), ад'ютанта, помічника начальника відділення, помічника начальника відділення на прикордонному пункті (з 1872 р.), начальника відділення, начальника управління. Такий особовий штат транспортної жандармерії залізниць України забезпечував виконання всіх поставлених завдань.

5. **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.

6. *Охарактеризовано* напрямки, 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 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, своєчасна 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 противника у фронтовій та прифронтовій зонах.

Інститут транспортної жандармерії залізниць відіграв вагому роль не лише у правоохоронній, але й у економічній та політичній системах Російської імперії, так як забезпечував безперебійне функціонування залізниць, що беззаперечно 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-поліційної 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 ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

*Архівні матеріали***Центральний державний історичний архів України м. Києва (ЦДАК України)****Ф.268. Южне охоронне відділення. 1907–1914 рр.**

Оп.1.

1. Спр. 2 Переписка с Департаментом полиции, Полтавским, Херсонским ГЖУ, Рижским охранным отделением и другими учреждениями о розыски и аресте лиц, принадлежащих к Одесской организации партии эсеров. Сведения, собранные Департаментом полиции, о УП Международном конгрессе социалистических партий в Штуттгарте (2 октября 1907 г. 3 июля 1911 г.). 424 арк.

Ф. 276. Юго-Западное районное охранное отделение. 1907-1914 гг.

Оп. 1.

2. Спр. 1. Переписка с Департаментом полиции и другими учреждениями об образовании Юго-Западного районного охранного отделения, о кредитах, отпускаемых для содержания районного охранного отделения. Списки отделений жандармских полицейских управлений, входящих в Юго-Западное районное охранное отделение 20 декабря 1906 14 января 1912гг. 124 арк.

Ф. 278. Київське Жандармсько-поліційне управління. 1869–1917 рр.

3. Опис 1 до фонду 278. 4 арк.

Оп.1.

4. Спр. 1. Журнал входящих и исходящих документов 15 января 31 декабря 1869 г. 4 арк.

5. Спр. 2. Журнал входящих и исходящих документов 7 января 19 декабря 1870 г. 5 арк.

6. Спр. 3. Журнал входящих и исходящих документов 1 января 4 декабря 1871 г. 4 арк.

7. Спр. 4. Журнал входящих и исходящих документов 10 января 28 декабря 1872 г. 14 арк.
8. Спр. 5. Журнал входящих и исходящих документов 6 января 28 декабря 1873 г. 12 арк.
9. Спр. 6. Журнал входящих и исходящих документов 4 января 28 декабря 1873 г. 12 арк.
10. Спр. 7. Журнал входящих и исходящих документов 4 января 7 декабря 1874 г. 21 арк.
11. Спр. 8. Журнал входящих и исходящих документов 4 января 7 декабря 1875 г. 16 арк.
12. Спр. 13. Журнал входящих и исходящих документов 6 января 31 декабря 1881 г. 59 арк.
13. Спр. 24. Циркуляры Департамента полиции и Штаба отдельного корпуса жандармов об усилении борьбы с революционным движением и охране железных дорог; о политической проверке и наблюдении за железнодорожными рабочими и служащими, об аресте лиц, подозреваемых в агитации за организацию забастовок на железной дороге, о наблюдении за иностранными туристами и революционными деятелями и об их аресте, о недопущении провоза нелегальной литературы и другие, 10 июля 1891 21 февраля 1917 гг. 826 арк.
14. Спр. 26. Правила, положения, циркуляры и предписания Департамента полиции, Штаба Отдельного корпуса жандармов и Штаба Киевского военного округа, приказы начальника Юго-Западных ж.д. и переписка с жандармскими полицейскими отделениями по вопросам мобилизации и охраны железных дорог в военное время. 10 июля 1891 21 февраля 1917гг. 1285 арк.
15. Спр. 28. Соображение по части принятия военно-полицейских мер, необходимых при объявлении района Одесского жандармского полицейского управления железных дорог на военном положении 1 января – 31 декабря 1905 г. 153 арк.

16. Спр. 89. Переписка с киевским губернатором и охранным отделением, Бердичевской городской полицией и жандармскими полицейскими отделениями 4 января 21 декабря 1910. 387 арк.
17. Спр. 92. Переписка с жандармскими полицейскими отделениями и Управлением Юго-западных железных дорог о выяснении количества железнодорожных служащих польской национальности, их политической проверке и мерах по ослаблению влияния поляков на Юго-Западных железных дорог. 25 мая 1907 20 января 1917. 296 арк.
18. Спр. 97. Переписка с помочником начальника Волочискского жандармского полицейского отделения на пограничном пункте «Волочиск» по вопросам въезда в Россию и выезда за границу разных лиц, проверки их документов и багажа, задержания некоторых из них и изъятия зданий РСДРП: «Рабочая газета», газеты «Социал-демократ», брошюры «Лондонский съезд РСДРП» и др. Литературы. 4 января 29 ноября 1911 г. 163 арк.
19. Спр. 102. Циркуляр Киевского губернатора о Деятельности и задержании «Партии крестьян, объединенных на манифесте 17 октября». 14 октября 1911 г. 2 арк.
20. Спр. 126. Переписка с Киевским охранным отделением и жандармским полицейским отделением о розыске и изъятии листовок, выпущенных РСДРП и партией эсеров перед выборами в 4 Гос. Думу и о недопущении проведения предвыборных собраний. 11 января 1912 13 июля 1913 г. 95 арк.
21. Спр. 127. Дело о применении мер по охране ж.д. мостов. 24 октября 1912 15 июня 1913 г. 206 арк.
22. Спр. 141. Дело о политической проверке ж.д. служащих и лиц, желающих поступить на службу на Юго-западные железные дороги. 4 января 1913 15 января 1914 г. 847 арк.

23. Спр. 194. Распоряжение и предписание Штаба отдельного корпуса жандармов и киевского губернатора и переписка с жандармскими отделениями. 24 июля 1914 12 октября 1916 г. - 320 арк.
24. Спр. 214. Переписка с жандармскими полицейскими отделениями, Управлениями Юго-Западных железных дорог и другими учреждениями о мерах по охране железных дорог., 71 арк.
25. Спр. 216. Дело о проверке и задержании солдат и офицеров, не имеющих документов, и о розыске бежавших солдат, Т. 1. 27 сентября 1914 30 декабря 1915 г., 1101 арк.
26. Спр. 221. Переписка со штабами Киевского военного округа и Отдельного корпуса жандармов, киевским губернатором и жандармскими полицейскими отделениями по вопросам торговли. 18 августа 1913 9 марта 1917. 338 арк.
27. Спр. 296. Переписка с Ровенским жандармским полицейским отделением и Харьковским ГЖУ о сообщении сведений о проезде болгарского подданного Дельгорова А. через пограничный пункт Радзивилов в 1914 г. 2 января 1916 2 января 1917 г. 992 арк.
28. Спр. 297. Дело о наложении штрафов на лиц, нарушивших «обязательное постановление» главнокомандующего армиями Юго-Западного фронта, Главной санитарно-исполнительной комиссии Юго-Западных железных дорог, особого комитета при Управлении Подольской железной дороги и др. 6 сентября 1914 30 декабря 1915 г. 1205 арк.
29. Спр. 298. Дело о временном перемещении на Юго-Западные и галицийские железные дороги железнодорожных служащих других дорог в связи с войной. 2 января 1916 2 января 1917 992 арк.
30. Спр. 328. Выписка из предписания Штаба Киевского военного округа от 21 апреля 1915 года за № 19642. 7.04.1915 23.06.1915. 35 арк.
- Оп. 2.

31. Спр. 2. Переписка с Департаментом полиции и Киевским охранным отделением о секретной агентуре: дневники и сводки агентурных наблюдений начальников отделений. 4 января 26 ноября 1909 279 арк.

32. Спр. 326 Дело о конфискации спиртных напитков, привозимых на ж.д. в районе Киевского военного округа, по передаче их в военный госпиталь 16 арк.

33. Спр. 344. Доклад штаб-ротмистра фон Циглера о мерах по усилению охраны станци Киев-1 товарная 6 арк.

34. Спр. 27. Дневник помощника начальника Ровенского отделения Киевского ЖПУж.д. 136 арк.

35. Спр. 28 Переписка с Винницким отделением об аресте американского подданого Ройден Ротермеля, подозреваемого в шпионаже. 29 апреля 4 мая 1913 13 арк.

Ф.279. Дніпровське відділення Московсько-Київського жандармського поліцейського управління залізниць

Оп.1.

36. Спр.8 Бумаги, инструкции, указания и разъяснения сообщаемые к руководству. 14 октября 1876 7 октября 1911 г. 221 арк.

Ф. 280. Київське відділення Київського ЖПУЗ 1892 - 1917

Оп.1.

37. Спр. Распоряжение начальника Киевского жандармского управления железных дорог по охране железнодорожных мостов. Сведения о железнодорожных мостах в р-не Киевского отделения Киевского жандармского управления ж.д. 27 октября 30 октября 1912 г. 5 арк.

Ф. 281 Ковельське відділення Київського ЖПУЗ 1900 - 1917

Оп.1.

38. Спр. 503. К руководству, 15 марта 1901 31 декабря 1913 902 арк.

Ф.283 Коростенське відділення відділення Київського ЖПУЗ

Оп.1.

39. Спр.168. Циркуляры начальника Киевского ЖПУ ж.д. 874 арк.

Ф.285. Фастівське відділення Київського ЖПУЗ 1876 - 1917

Оп.1.

40. Спр. 1. Циркуляры и приказы III отделения «собственной е.и.в» канцелярии, Штаба отдельного корпуса жандармов и министерства путей сообщения о правах и обязанностях жандармской железнодорожной полиции, о правилах производства дознаний, об учреждении санитарных комиссий на железной дороге, усилении надзора за исправностью железнодорожных линий и по другим вопросам 30 декабря 1876 г. 23 декабря 1891 г. 352 Арк.

41. Спр.20 Циркуляры Департамента полиции и переписка с Киевским ЖПУ Фастовской ж.д. о присылке списка рабочих и служащих Фастовской ж.д.. 1.января 1881 31 декабря.1881. 107 арк.

42. Спр. 874 Дело по описи №1 унтер-офицера Фастовского отделения Киевского жандармского полицейского управления железных дорог. К Руководству. 1 января 1906 31 декабря 1906 г. 154 арк.

Ф. 286. Черкаське жандармське поліційне відділення залізниць

Оп. 1.

43. Спр. 1. Распоряжения Московско-Киевского жандармского полицейского управления железных дорог по полицейской части Начато 5 февраля 1883г. закончено 8 декабря 1916 г. 56 арк.

Ф. 309. Харківське ЖПУЗ 1894 - 1917

Оп. 1.

44. Спр.1 Циркуляр Отдельного корпуса жандармов от 12 июня 1913 г. об уничтожении в жандармских полицейских управлениях железных дорог розыскных алфавитных карточек на разысканных преступников 1913 339 арк.

45. Спр. 4. Дело Харьковского ЖПУж.д. по производству до знаний начальников отделений по государственным преступлениям и переписок в порядке охраны. Начало 26.12.1895 г. 177 арк.

Ф. 310. Харківське відділення Харківського ЖПУЗ

Оп.6

46. Спр. 2. Приказання по Харьковскому Отделению Харьковского жандармського полицейского управления железных дорог 635 арк.

Оп.7

47. Спр. 67 Дело 1916 г. по описи № 30 харьковского отделения Харьковского ЖПУж.д. 3 января 3 декабря 1916 г. 109 арк.

Ф.311. Чугуївське відділення Харківського ЖПУЗ

Оп.1

48. Спр.2. Дело по описи №1 Чугуевского отделения Харьковского ЖПУж.д. К руководству по секретной части 1 января 31 декабря 1907 г. 354 арк.

49. Спр.5 Обзоры Департамента полиции о деятельности РСДРП, эсеров, и других...12.03.1906 16 арк

50. Ф. 330. Полтавське відділення Кременчуцького ЖПУЗ

Оп.1

51. Спр. 28. Циркуляры Департамента полиции и ОКЖ, инструкции и приказы о формах и методах работы ЖПУж.д. 2.02.1884 9.07.1911. 219 арк.

Ф. 332. Кічкаське відділення Катеринославського ЖПУЗ 1888- 1917

Оп. 1.

52. Спр. 19. Циркуляры Отделаного корпуса жандармов от 9 апреля 1888 г. 357 арк.

Ф. 341. Одеське ЖПУЗ 1906 - 1917.

Оп. 1.

53. Спр.1 С розыскными циркулярами Департамента полиции по политическим делам 10 октября 1906 1911 452 арк.

54. Спр. 19 С запросами о политической неблагонадежности 40 арк.

Ф. 342. Одеське відділення Одеського ЖПУЗ (1876 - 1890)

Оп. 1.

55. Спр. 1. Приказы по Киевскому жандармскому полицейскому управлению железных дорог о зачислении, переводе, увольнении служащих и по другим вопросам личного состава. 5 января 1876 31 января 1890 г. 205 арк.

Ф. 363. Штаб военного генерал-губернаторства Галиции

Оп.2

56. Дело о расформировании ЖПУ Галиции и его отделений 3 марта 27 апреля 1917– 32 арк.

Ф. 365. Жандармські установи тимчасового військового генерал-губернаторства Галичини

Оп. 2.

57. Переписка с начальником Волынского ГЖУ, военным следователем военного генерал-губернаторства Галиции по 2-му участку и другими учреждениями об австрийских подданных. 21 января 1915 28 августа 1915. 278 арк.

Ф.385 Одеське жандармське управління

Оп.1

58. Спр.1733. Приказы по отдельному корпусу жандармов от 28 июля 1906 г. о правах...28 июля 1905 19 апреля 1907. 307 арк.

Ф.442 Канцелярія Київського, подільського та волинського генерал-губернатора

Оп.836

59. Спр.1. Изменения Инструкции чинам Жандармских Полицейских Управлений железных дорог для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности и наблюдения за населением, проживающим на земле, отчужденной под ж.д 1 января 31 декабря 1887. 45 арк.

Ф.733. Харьковський військово-окружний Суд

Оп.3

60. Спр.1033 Приговор суда и следственные материалы по обвинению унтер-офицеров Воронежского ЖПУж.д. Рожкова И.О. и Максимова Ф.М. в вымогательстве 1873 1874 18 арк.

Ф.1554. Кременчугське ЖПУЗ

Оп.1.

61. Спр.1 Протоколы дознаний и переписка начальников Роменского и Лохвицкого отделений Кременчугского ЖПУж.д. 1 апреля 1908 7 апреля 1908. 15 арк.

Опубліковані джерела:

Законодавчі збірники та інструктивно-організаційні матеріали:

62. Архив новейшей истории России. Серия «Публикации» / Т. VII / Журналы заседаний Временного правительства: Март октябрь 1917 года. В 4-х т. Том 1. март апрель 1917 года / Отв. ред. тома Додонов Б.Ф. М.:«Российская политическая энциклопедия», 2001. 448 с.

63. Инструкция по охране Императорских железнодорожных поездов при Высочайших путешествиях. СПб.: Воен. тип. ГШ, 1905. 54 с.

64. Краткое описание местностей, на которые проектируется распространить реформу полиции. Приложение 8-е к законопроекту о преобразовании полиции в империи. СПб.: тип МВД, 1913. 1258 с.

65. Настольный полицейский словарь. Руководство для чинов наружной полиции и урядников исправленное и дополненное / Сост. Л. Добкевич. Одесса.: Тип.-лит. Штаба Одесского военного округа, 1904. 362 с.

66. Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов. Исправлен по 15 мая 1884. С.-Пб.: Типо-литография Месника и Римана, 1884. 484 с.

67. Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов. Исправлен по 10 ноября 1886. С.-Пб.: Типо-литография Месника и Римана, 1886. 338 с.

68. Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов. Исправлен по 1 февраля 1887. С.-Пб.: Типо-литография Месника и Римана, 1887. 342 с.
69. Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов. Исправлен по 15 сентября 1888. С.-Пб.: Типо-литография Месника и Римана, 1888. 348 с.
70. Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов. Исправлен по 15 мая 1889. С.-Пб.: Типо-литография Месника и Римана, 1889. 348 с.
71. Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов. Исправлен по 15 мая 1890. С.-Пб.: Типо-литография Месника и Римана, 1890. 350 с.
72. Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов исправлен по 15 мая 1891. С.-Пб.: Типо-литография Месника и Римана, 1891. 356 с.
73. Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов исправлен по 15 сентября 1891. С.-Пб.: Типо-литография Месника и Римана, 1891. 356 с.
74. Обязанности жандармской железнодорожной полиции: по жандармско-полицейской части / Сост. полковник Л.А. Тимофеев. СПб.: [Б.и.], 1912. 1016с.
75. Перечень сведений, с которыми молодые солдаты строевых частей Отдельного корпуса жандармов должны быть вполне хорошо ознакомлены в 4-месячный срок. / Сост. поручик Мурадов. Варшава: Типография Носковского, 1891. 96 с.
76. Об учреждении пяти Округов Жандармского Корпуса. 28 апреля 1827 г. / Полное собрание законов Российской империи (далее ПСЗРИ). Собрание 2-е. СПб., 1830. Т.2. № 1062. С.396.
77. Высочайше утвержденное положение о Корпусе Жандармов 1 июля 1836 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1837. Т.11. Отд. первое № 9355. С.772.

78. Именной, объявленный в приказ Военного Министерства 8 января 1867 г. Об обязанностях и подчинении Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 31 декабря 1866 г. /ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1868. Т.41. Отд. второе. № 44071. С. 532.
79. О порядке отчуждения земель, входящих в состав выкупленных крестьянами угодий под полосы железных дорог 3 мая 1867 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1871. Т.42. Отд. первое. № 44521. С. 433.
80. Положение Военного Совета, Высочайше утвержденное 9 сентября 1867 года, объявленное в приказ Военного Министра 24-го того же сентября. 9 сентября 1867 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб. 1871. Т.42. Отд. второе. № 44956. С.67.
81. Об отчуждении частных земель и других имуществ под постройку Елисаветградо-Кременчугской железной дороги 31 октября 1867 / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1871. Т.42. Отд. второе. № 45118. С. 261.
82. О порядке уплаты за границу денег по заказам для Курско-Киевской железной дороги 9 февраля 1868 / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1873. Т.43. Отд. второе. № 45472. С. 103.
83. Положение Комитета Министров, Высочайше утвержденное 1 марта 1868 года, объявленное Сенату Министров Путей Сообщения 14-го того же марта 1 марта 1868 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1873. Т.43. Отд. второе. № 45549. С. 180.
84. Об отчуждении частных земель и имуществ под постройку Курско-Харьково-Таганрогской железной дороги с ветвью к Ростову 8 мая 1868 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1873. Т.43. Отд. второе. № 45820. С. 549.
85. О ценах и облигациях железных дорог: Николаевской, Курско-Киевской и Земской Орловско-Витебской для залога по рассрочке акциза до 1 июля 1868 года 10 июня 1868 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1873. Т.43. Отд. второе. № 45963. С. 776.

86. О штате Жандармский Полицейских Управлений железных дорог 26 июня 1868 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1873. Т.43. Отд. второе. № 46039. С. 892.
87. Высочайше утвержденный, 26 июня 1868 года, штат Жандармских Полицейских Управлений железных дорог / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1873. Т.43. Отд. третье. Приложение до № 46039 (Штаты и табели). С. 681 685
88. Высочайше утвержденная концессия на линию железной дороги от Харькова до Кременчуга 24 августа 1868 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1873. Т.43. Отд. второе. № 46220. С. 199.
89. О правах Начальников Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 29 сентября 1868 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1873. Т.43. Отд. второе. № 46300. С. 300.
90. О приеме в казенные залоги облигаций Общества Курско-Харьковской железной дороги / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1873. Т.43. Отд. второе. № 46435. С. 407.
91. Об изменении пункта 4 § 16 Высочайше утвержденной, 24 августа 1868 года, концессии на линию железной дороги от Харькова до Кременчуга 16 мая 1869 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1873. Т.44. Отд. второе. № 47094. С. 432.
92. Высочайше ратифицированная конвенция о соединении Киево-Одесской железной дороги с Львовско-Венскою 31 мая 1869 / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1873. Т.44. Отд. второе. № 47161. С. 565.
93. О переименовании Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 2 июля 1869 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1873. Т.44. Отд. второе. № 47275. С. 696.
94. О выпуске консолидированных облигаций Российских железных дорог 9 января 1870 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1874. Т.45. Отд. второе. № 47893. С. 35

95. О принятии на счет казны переборов в содержании нижних чинов Жандармско-Полицейских Управлений железных дорог 18 января 1870 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1874. Т.45. Отд. второе. № 47930. С. 73.
96. Высочайше утвержденная концессия на Киево-Брестскую железную дорогу 27 апреля 1870 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1874. Т.45. Отд. второе. № 48295. С. 545
97. О порядке отчуждения под линии железных дорог и вообще для государственной и общественной пользы земель из участков проданных в Западных губерниях по правилам Высочайше утвержденной, 23 июля 1865 г., инструкции 29 мая 1870 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1874. Т.45. Отд. второе. № 47431. С. 737
98. Высочайше утвержденная концессия на Одесскую железную дорогу 22 июня 1870 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1874. Т.45. Отд. второе. № 48509. С. 869.
99. Высочайше утвержденные технические условия для производства дополнительных работ и поставок по Одесской железной дороги и для составления проекта и построения 5 участка оной от г. Кишинева до р. Прут по направлению в Яссы 22 июня 1870 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1874. Т.45. Отд. второе. № 48510. С. 881.
100. О залоговых ценах акциям Курско-Харьково-Азовской железной дороги и облигациям Харьков-Азовской железной дороги на первое полугодие 1871 г. 16 декабря 1870 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1874. Т.45. Отд. второе. № 49021. С. 600.
101. О порядке выдачи концессий на сооружение железных дорог 26 декабря 1870 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1874. Т.45. Отд. второе. № 49068. С. 624.
102. Именной Указ 1 января 1871 года, объявленный Сенату Исправляющим должность Министра Путей Сообщения 13-го того же января 1 января 1871 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1874. Т.46. Отд. первое. № 49099. С. 5.

103. Высочайше утвержденная Правила о порядке действий подчиненных Корпуса жандармов при исследовании преступлений 19 мая 1871 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1874. Т.46. Отд. первое. № 49651. С. 591.
104. Об отчуждении из частичного владения земель и других имуществ, потребных под устройство Лозово-Севастопольской железной дороги 4 октября 1871 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1874. Т.46. Отд. второе. № 50003. С. 353.
105. Об отчуждении из частного владения земель и других имуществ, потребных под постройку железной дороги от Кишинева до Прута. 4 октября 1871 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1874. Т.46. Отд. второе. № 50005. С. 355.
106. Об увеличении штата Жандармского Полицейского Управления Московско-Киевской и Курско-Азовской железных дорог. 24 октября 1871 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1874. Т.46. Отд. второе. № 50065. С. 412.
107. Об изменении редакции §51 Высочайше утвержденного Его Императорским Величеством, 29 июля 1871 г. 29 октября 1871 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1874. Т.46. Отд. второе. № 50093. С. 443.
108. Положение Комитета Министров, Высочайше утвержденное 26 ноября 1871 г., объявленное Сенату Управляющим Министерством Путей Сообщения 9 декабря. 26 ноября 1871 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб, 1874. Т.46. Отд. второе. № 50222. С. 604.
109. О перечислении четырех офицеров из дополнительного штата Губернских Жандармских Управлений в штат Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 5 января 1872 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1875. Т.47. Отд. первое. № 50386. С.8.
110. Об отчуждении из частного владения земель и других имуществ под постройку Знаменско-Николаевского участка Харьково-Николаевской железной дороги 11 января 1872 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1875. Т.47. Отд. первое. № 50398. С.12

111. Об учреждении жандармского надзора на Лозово-Севастопольской железной дороге 14 августа 1872 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1875. Т.47. Отд. второе. № 51201. С.424 425.
112. Об учреждении жандармского надзора на строящихся железных дорогах. 6 марта 1873 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1876. Т.48. Отд. первое. № 51970. С.306.
113. Высочайше утвержденный, 6 марта 1873 года, штат Жандармских Полицейских Управлений железных дорог / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1875. Т.48. Отд. третье. Приложение № 51970 (Штаты и табели). С.102.
114. Об изменении некоторых статей Положения Главного Управления Корпуса Жандармов. 15 апреля 1873 / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1875. Т.48. Отд. второе. № 52475. С.63-65.
115. Высочайше утвержденный Устав Общества Фастовской железной дороги 22 февраля 1874 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1876. Т.49. Отд. первое. № 53171. С.254.
116. Положение Комитета Министров, Высочайше утвержденное Министром Путей Сообщения 10 мая. 29 апреля 1874 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1876. Т.49. Отд. первое. № 53443. С.707.
117. Об отчуждении земель и других имуществ под постройку Фастовской железной дороги 6 августа 1874 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1876. Т.49. Отд. второе. № 53794. С.91.
118. Об отчуждении имуществ, потребных для дополнительных сооружений Курско-Харьково-Азовской железной дороги с ее принадлежностями 25 декабря 1874 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1876. Т.49. Отд. второе. № 54208. С.450.
119. О признании существующей от станции Крюково, Харьковско-Николаевской железной дороги, к берегу р. Днепра ветви постоянною, составляющею часть означенной дороги 8 августа 1875 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1877. Т.50. Отд. второе. № 54983. С.116 117.

120. Высочайше утверждённые концессия и Устав Общества Донецкой каменноугольной железной дороги 4 февраля 1876 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1878. Т.51. Отд. первое. № 55545. С.82.
121. Об отчуждении имуществ под Донецкую каменноугольную железную дорогу 5 июня 1876 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1878. Т.51. Отд. первое. № 56043. С.572.
122. Об отчуждении имуществ, потребных для сооружения Сумского участка Харьково-Николаевской железной дороги 5 июня 1876 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1878. Т.51. Отд. первое. № 56044. С.572.
123. Об увеличении штата Харьковского Полицейского Управления железных дорог 31 июля 1876 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1878. Т.51. Отд. второе. № 56271. С.108.
124. Об увеличении штата Жандармского Полицейского Управления Фастовской железной дороги 31 октября 1876 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1878. Т.51. Отд. второе. № 56529. С.408.
125. Об увеличении штата Жандармского Полицейского Управления Фастовской железной дороги 21 ноября 1876 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1878. Т.51. Отд. второе. № 56530. С.408.
126. О разрешении Обер-Полицмейстеру Князю Ливену построить ветвь к Константиновской железной дороге на собственный счет 13 августа 1877 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1879. Т.52. Отд. второе. № 57640. С.89.
127. Об отчуждении имуществ под Еленовско-Ольгинский участок Константиновской железной дороги 2 октября 1877 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1879. Т.52. Отд. второе. № 57745. С.159.
128. Об отчуждении имуществ для дополнительных работ по Киево-Брестской железной дороге 13 мая 1878 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1880. Т.53. Отд. первое. № 58820. С.348.
129. Об отчуждении имуществ под устройство соединительной ветви между Донецкою и Константиновскою железными дорогами и ее принадлежностей

16 октября 1878 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1880. Т.53. Отд. второе. № 58912. С.184.

130. Об увеличении штата Харьковского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 20 декабря 1878 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1880. Т.53. Отд. второе. № 59142. С.308.

131. Об увеличении штата Киевского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 7 февраля 1879 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1881. Т.54. Отд. первое. № 59297. С.61.

132. Об обязательном для всех железных дорог России правилах относительно вступления в прямое сообщение с примыкающими дорогами 15 июня 1879 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1881. Т.54. Отд. первое. № 59781. С.512.

133. Об увеличении штата Харьковского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 16 июня 1879 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1881. Т.54. Отд. первое. № 59783. С.513.

134. Об увеличении штата Киевского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 23 февраля 1880 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1884. Т.55. Отд. первое. № 60578. С.38.

135. О формировании 1-го резервного железнодорожного батальона 12 апреля 1880 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1884. Т.55. Отд. первое. № 60793. С.155.

136. О формировании второй роты для 1-го резервного железнодорожного батальона / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1884. Т.55. Отд. первое. № 61089. С.385.

137. О передаче Правлению Общества Юго-Западных железных дорог ведения и окончания дел по отчуждению имуществ под бывшую Киево-Балтскую железную дорогу 22 октября 1880 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1884. Т.55. Отд. первое. № 61466. С.649.

138. Высочайше утвержденное Положение о Временном Управлении по постройке Криворогской и Баскучанской железных дорог 20 февраля 1881 г. / ПСЗРИ. Собрание 2-е. СПб., 1884. Т.55. Отд. первое. № 61885. С.933.
139. Положение о мерах охранения государственного порядка и общественного спокойствия 14 августа 1881 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1885. Т.1. № 350. С.261-263.
140. О добавлении к штату Харьковского Жандармского Полицейского Управления железных дорог двух начальников отделений и 54 унтер-офицеров 9 ноября 1881 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1885. Т.1. № 513. С.342.
141. Об именовании строящейся Криворогской железной дороги «Екатерининской» 18 февраля 1882 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1886. Т.2. № 679. С.53.
142. Об увеличении штату Харьковского Полицейского Управления железных дорог 5 января 1883 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1887. Т.3. № 1295. С.1.
143. Об отчуждении из частного владения земель и других имуществ, потребных для производства работ по усилению железных дорог в Западной полосе России 13 мая 1883 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1887. Т.3. № 1570. С.230.
144. Об отчуждении частных земель под устройство Корюковской ветви к Либаво-Роменской железной дороге 20 декабря 1883 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1887. Т.3. № 1904. С.485.
145. О пенсиях и единовременных пособиях чинам унтер-офицерских званий, состоящим на сверхсрочной службе в Жандармских Управлениях 5 февраля 1885 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1887. Т.3. № 2718. С.38.
146. Высочайше утвержденные: I положение о Совете по железнодорожным делам и II. Общий устав российских железных дорог 12 июня 1885 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1887. Т.3. № 3055. С.311.

147. Об учреждении в Жандармских управления должности вахмистра 28 ноября 1885 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1887. Т.3. № 3336. С.481.
148. Об усилении штата Харьковского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 23 декабря 1885 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1887. Т.3. № 3405. С.535.
149. Об учреждении жандармского надзора на Тростянецкой железнодорожной ветви 4 апреля 1888 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1890. Т.8. № 5125. С.158.
150. Об отчуждении частных имуществ для расширения станции Казатин Юго-Западных железных дорог 10 мая 1888 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1890. Т.8. № 5187. С.211.
151. Об отчуждении имуществ для устройства Уманской железной дороги 25 мая 1888 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1890. Т.8. № 5230. С.239.
152. Об отчуждении из владения крестьян селения Стодулец, Литинского уезда, Подольской губернии, участка земли, для надобностей Волочической ветви Одесской железной дороги 13 июня 1888 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1890. Т.8. № 5335. С.386.
153. Об отчуждении земельных участков в городе Киев, для надобностей Курско-Киевской железной дороги 13 июня 1888 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1890. Т.8. № 5340. С.387.
154. Об изменении в штате отдельного корпуса жандармов 5 августа 1888 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1890. Т.8. № 5431. С.451.
155. Об учреждении жандармского надзора на Уманских железнодорожных ветвях 28 февраля 1889 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1891. Т.9. № 5814. С.81
156. Об отчуждении земель, потребных для расширения станции Ковель, Юго-Западных железных дорог, и для устройств соединительного пути между названными и Привислинскою железными дорогами 21 июня 1889 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1891. Т.9. № 6113. С.348.

157. О даровании Обществу Юго-Западных железных дорог права принудительного отчуждения участка городской земли в Одессе, пространством в 58 десятин 373 квадратных сажени, занятого сооружениями Юго-Западных железных дорог 21 июня 1889 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1891. Т.9. № 6115. С.348.
158. Об отчуждении земель и имуществ, потребных для сооружения Новоселицких ветвей Юго-Западных железных дорог 8 июля 1889 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1891. Т.9. № 6180. С.397.
159. О дополнительном отчуждении земель для надобностей С. Петербурго-Варшавской, Юго-Западных и Фастовской железных дорог 1 мая 1890 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1893. Т.10. Отд. первое № 6773. С.328.
160. Об отчуждении земель для устройства Джанкой-Феодосийской железной дороги 17 декабря 1890 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1893. Т.10. Отд. первое № 7288. С.782.
161. О выкупе Курско-Харьково-Азовской железной дороги 24 декабря 1890 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1893. Т.10. Отд. первое № 7318. С.812.
162. Об учреждении жандармского полицейского надзора на Джанкой-Феодосийской и Златоусто-Миасской железнодорожных линиях 3 июня 1891 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1894. Т.11. № 7796. С.356.
163. Об отчуждении земель, потребных для устройства подъездных к Курско-Киевской железной дороге путей 13 июня 1891 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1894. Т.11. № 7859. С.457.
164. Об отчуждении земель, потребных для сооружения Саксаганской ветви Екатерининской железной дороги 15 июня 1891 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1894. Т.11. № 7860. С.457.
165. О расширении кредитов на сооружение вторых путей и на усиление и улучшение железных дорог в 1892 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1895. Т.12. № 8696. С.423.
166. Об учреждении жандармского полицейского надзора на Петровской и Минераловодской ветвях Владикавказкой железной дороги, на Курско-

Киевских подъездных путях и Курско-Воронежской железной дороги 26 июля 1892 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1895. Т.12. № 8867. С.534.

167. Об учреждении жандармского надзора на участках Новоселицких железнодорожных ветвей 3 ноября 1892 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1895. Т.12. № 9006. С.626.

168. Положение Комитета Министров, Высочайше утвержденное 11 декабря 1893 г. 11 декабря 1892 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1895. Т.12. № 9146. С.682.

169. О досрочном выкупе выкупе Донецкой железной дороги 12 июня 1893 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1897. Т.13. № 9798. С.461.

170. О предоставлении Обществу Курско-Киевской железной дороги сооружения и эксплуатации ширококолейной линии от станции Рыльск-Боровская до города Брянска и узкоколейного подъездного пути от станции Ворожба до села Серединная Буда 12 июня 1893 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1897. Т.13. № 8696. С.463.

171. Об отчуждении земель, потребных для работ по сооружению подъездных путей: 1) к Харьковско-Николаевской железной дороге а) от станции Боромля до города Лебедина, б) от станции Ахтырка до города Ахтырка, в) от станции Лохвица до города Гадяча и 2) к Курско-Харьково-Азовской железной дороге до города Славянска, Минеральных вод и Солеварных заводов 9 июля 1893 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1897. Т.13. № 9855. С.514.

172. О разделении Киевского Жандармского Полицейского Управления железных дорог на два отдельных Управления Киевское и Одесское 28 июля 1893 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1897. Т.13. № 9900. С.538.

173. Штат Киевского и Одесского Жандармских Полицейских Управлений железных дорог / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1897. Т.13. Приложение к № 9900 (Штаты и табели). С.235.

174. Об изменении районов железнодорожных линий и о сформировании Харьковско-Царицынского Жандармского Полицейского Управления и об

учреждении штата сего Управления. 28 апреля 1894 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1898. Т.14. № 10551. С.208-209.

175. Об отчуждении и временном занятии потребных для устройства Кременецкой ветви Юго-Западных железных дорог имуществ. 6 июня 1894 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1898. Т.14. № 10758. С.397.

176. Об отчуждении и временном занятии потребных для устройства железнодорожной ветви от станции Купянск, Балашово-Харьковской железной дороги до станции Лисичанск, Донецкой железной дороги. 6 июня 1894 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1898. Т.14. № 10760. С.398.

177. О предоставлении Обществу Юго-Восточных железных дорог устроить соединительную ветвь между Балашово-Харьковскою и Харьковско-Николаевскою железными дорогами. 6 июня 1894 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1898. Т.14. № 10804. С.473.

178. О введении в штат Киевского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 2-х жандармских унтер-офицеров, для жандармско-полицейского надзора на Бельской ветви Юго-Западных железных дорог 8 октября 1894 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1898. Т.14. № 10987. С.594.

179. Об увеличении штата Кременчугского Жандармского Полицейского Управления железных дорог. 23 октября 1894 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1898. Т.14. № 11019. С.627.

180. Об учреждении жандармского надзора на вновь строящихся железных дорогах. 21 октября 1895 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1899. Т.15. № 12083. С.585.

181. Об изменениях в составе Екатерининской, Курско-Харьково-Азовской и Лозово-Севастопольской железных дорог. 12 января 1896 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1899. Т.16. Отд. первое № 12405. С.34.

182. Об отчуждении земель, потребных для сооружения железно-дорожных линий и прочих устройств разрешенных Обществу Московско-Киево-

Воронежской железной дороги 15 января 1896 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1899. Т.16. Отд. первое № 12410. С.35.

183. Об отчуждении земель и имуществ, потребных для устройства железнодорожной ветви от станции Полтава, Харьково-Николаевской железной дороги до имения Карловки, Константиновского уезда Полтавской губернии 13 января 1896 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1899. Т.16. Отд. первое № 12411. С.36.

184. Об увеличении штатов Кременчугского, Орловского и С.-Петербургского Жандармских Полицейских Управлений железных дорог. 16 марта 1896 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1899. Т.16. Отд. первое № 12651. С.203.

185. Об увеличении штатов Рязанско-Уральского и Харьково-Царицынского Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 30 апреля 1896 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1899. Т.16. Отд. первое № 12859. С.339.

186. Об отчуждении земель и имуществ, для постройки подъездных путей и соединительных ветвей Московско-Курской, Самаро-Златоусовской, Харьково-Николаевской, Прививслинской и Екатерининской железных дорог 20 мая 1896 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1899. Т.16. Отд. первое № 12961. С.451.

187. Об отчуждении земель и имуществ, под постройку продолжения Саксаганской ветви Екатерининской железной дороги. 23 мая 1896 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1899. Т.16. Отд. первое № 12986. С.475.

188. О выкупе Фастовской железной дороги в казну 15 декабря 1896 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1899. Т.16. Отд. первое № 13523. С.772.

189. Об увеличении штата Кременчугского Жандармского Полицейского Управления железных дорог. 28 января 1897 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1900. Т.17. № 13679. С.37.

190. Об отчуждении земель и имуществ, потребных для производства дополнительных работ по линии Либаво-Роменской железной дороги 28 апреля 1897 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1900. Т.17. № 13999. С.218.

191. О разрешении Обществу Юго-Восточных железных дорог соединить рельсовым путем, двойной колеи, станцию Попасную, Донецких участков названных дорог, со станцией Никитовка, Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги 30 мая 1897 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1900. Т.17. № 14190. С.342.
192. О сооружении ширококолейной железнодорожной ветви от станции Озеряны, Юго-Западных железных дорог, до местечка Мизоч, Волынской губернии. 30 мая 1897 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1900. Т.17. № 14191. С.343
193. Об учреждении жандармского полицейского надзора на Бершадо-Устынском подъездном пути. 14 июля 1897 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1900. Т.17. № 14460. С.534-535.
194. Об учреждении жандармского полицейского надзора на строящейся Московско-Брянской линии, оуразовании двух новых Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 22 июля 1897 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1900. Т.17. № 14466. С.536-537.
195. Об увеличении штатов С.-Петербургско-Варшавского и Кременчугского Жандармских Полицейских Управлений железных дорог. 23 сентября 1897 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1900. Т.17. № 14530. С.583.
196. Об увеличении штата Киевского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 14 октября 1897 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1900. Т.17. № 14554. С.591-592.
197. Об увеличении штатов Киевского, С.-Петербургского, Московского и Московско-Архангельского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 19 декабря 1897 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1900. Т.17. № 14787. С.694.
198. Об отчуждении земель и имуществ под производство дополнительных работ с целью развития Юго-Западных железных дорог. 18 мая 1898 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1901. Т.18. Отд. первое № 15411. С.333.

199. Об отчуждении земель и имуществ для производства дополнительных работ с целью развития Юго-Западных железных дорог 2 июня 1898 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1901. Т.18. Отд. первое № 15491. С.388.
200. Об отчуждении земель, с их принадлежностями для продолжения Волчанской ветви Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги. 8 июня 1898 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1901. Т.18. Отд. первое № 15562. С.475.
201. Об отчуждении земель для сооружения соединительно линии от одной из станций Саксаганской ветви Екатерининской железной дороги до станции Користовка, Харьковско-Николаевской железной дороги. 8 июня 1898 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1901. Т.18. Отд. первое № 15578. С.481.
202. Об отчуждении земель и имуществ для производства дополнительных работ по Екатерининской железной дороги, а именно: устройства станции Тритузная, расширения станции Рудничная и улучшения водоснабжения станции Запорожье, а равно смягчения уклонов Богуславской названной дороги. 8 июня 1898 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1901. Т.18. Отд. первое № 15580. С.481.
203. Об отчуждении земель, с принадлежностями, под сооружение железнодорожной линии от станции Владиславовка, Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги, или от одного из ближайших к названной станции пунктов до города Керчи, с ветвью к заводам Брянского металлургического Общества. 8 июня 1898 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1901. Т.18. Отд. первое № 15582. С.482.
204. Об отчуждении земель и имуществ под производство дополнительных работ с целью развития Юго-Западных железных дорог. 8 июня 1898 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1901. Т.18. Отд. первое № 15585. С.483.
205. Об отчуждении земель и имуществ для производства дополнительных работ с целью развития Харьковско-Николаевской железной дороги 8 июня 1898 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1901. Т.18. Отд. первое № 15587. С.484.

206. Об увеличении штата Московско-Киевского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 20 июля 1898 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1901. Т.18. Отд. первое № 15835. С.814.
207. Об увеличении штата Одесского Жандармского Полицейского Управления железных дорог. 29 января 1899 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.19. Отд. первое № 16428. С.90.
208. Об отчуждении имуществ под устройство Белгород-Сумской железной дороги. 15 марта 1899 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.19. Отд. первое № 16604. С.193.
209. О предоставлении сверхслужащим нижним чинам отдельного корпуса жандармов прав на увольнение в кратковременные отпуска, с сохранением содержания. 11 марта 1899 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.19. Отд. первое № 16591. С.189.
210. О постройке железной дороги между Киевом и Ковелем 9 апреля 1899 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.19. Отд. первое № 16723. С.271.
211. Об отчуждении земель, потребных для устройства железнодорожной линии от города Полтавы до пересечения с Курско-Киевской участком Московско-Киево-Воронежской железной дороги. 10 мая 1899 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.19. Отд. первое № 16839. С.407.
212. Об отчуждении земель имуществ, потребных для сооружения железной дороги от города Киева до станции Ковель Юго-Западных железных дорог, с соответствующим развитием железнодорожного узла. 2 июня 1899 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.19. Отд. первое № 17011. С.578.
213. Об отчуждении земель и имуществ, потребных для сооружения железнодорожной линии от станции Рудничой или разъезда Доля Екатерининской железной дороги, к северу, до одного из пунктов участка Гришино-Желанная, той же дороги. 2 июня 1899 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.19. Отд. первое № 17012. С.578.

214. Об отчуждении земель и имуществ под сооружение железнодорожной ветви от станции «Кривой Рог» Екатерининской железной дороги до деревни Николаевки (Козельское тожь), Херсонской губернии 2 июня 1899 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.19. Отд. первое № 17013. С.578.
215. Об отчуждении земель и имуществ для продолжения Полтаво-Константиновской ветви Харьково-Николаевской железной дороги. 7 июня 1899 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.19. Отд. первое № 17090. С.656.
216. Об отчуждении земель и имуществ для сооружения Широковской ветви Екатерининской железной дороги 7 июня 1899 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.19. Отд. первое № 17113. С.663.
217. Об отчуждении земель и имуществ, необходимых для сооружения Чумаковской ширококолейной ветви Екатерининской железной дороги 7 июня 1899 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.19. Отд. первое № 17115. С.664.
218. Об увеличении штата Кременчугского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 6 октября 1899 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.19. Отд. первое № 17590. С.1034.
219. Об увеличении штата Кременчугского и Харьковского Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 10 ноября 1899 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.19. Отд. первое № 17707. С.1101.
220. Об изменении порядка удовлетворения разъездными добавочными деньгами офицеров Жандармских Полицейских Управлений во время постройки железнодорожных линий. 20 декабря 1899 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.19. Отд. первое № 17901. С.1245.
221. Об увеличении штатов Минского и Кременчугского Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 26 апреля 1900 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.20. Отд. первое № 18464. С.372.
222. Об отчуждении земель и имуществ, потребных для сооружения Обществом Юго-Восточных железных дорог рельсового пути от станции Никитовки строящейся тем же Обществом линии Никитовка Попасная до

станции Очеретино, Екатерининской железной дороги 12 июня 1900 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.20. Отд. первое № 18843. С.759.

223. Об отчуждении земель и имуществ под сооружение продолжения Полтаво-Константиноградской ветви, Харьково-Николаевской железной дороги, до станции Лозовой, Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги 4 августа 1900 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.20. Отд. первое № 19142. С.994.

224. Об увеличении штатов некоторых Жандармских Полицейских Упрвлений железных дорог. 7 августа 1900 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1902. Т.20. Отд. первое № 19157. С.1001.

225. Об отчуждении земель из владений землевладельцев Павла и Петра Харченко и Ревекки Сандомирской под Саксаганскую ветвь екатерининской железной дороги 16 января 1901 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1903. Т.21. Отд. первое № 19552. С.24.

226. Об изменении штатов некоторых Полицейских Жандармских Управлений железных дорог. 12 февраля 1901 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1903. Т.21. Отд. первое № 19688. С.74.

227. Об отчуждении земель и имуществ под устройство Саксаганской ветви, Екатерининской железной дороги 26 февраля 1901 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1903. Т.21. Отд. первое № 19727. С.92.

228. О сооружении железнодорожных ширококолейных ветвей общего пользования к Екатерининской железной дороге и к Луганской линии той же дороги и об утверждении Дополнений 13 мая 1901 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1903. Т.21. Отд. первое № 20062. С.322.

229. Об отчуждении земель и имуществ, потребных для сооружения ширококолейных железных дорог магистрального типа: от Мариупольской линии близ станции Волновахи до конечной станции Ингулецкой ветви, с отдельною линиею до станции Долгинцева, и от Богодуховской ветви до сединения с Луганскою линиею близ станции Дебальцева, с ширококолейным подъездным путем к Макеевскому каменноугольному

месторождению 4 июня 1901 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1903. Т.21. Отд. первое № 20203. С.425.

230. Об отчуждении земель и имуществ для устройства нового подхода Мерефянской ветви к станции «Люботин», Харьковско-Николаевской железной дороги. 4 июня 1901 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1903. Т.21. Отд. первое № 20221. С.431.

231. Об отчуждении земель и имуществ под устройство ветви от станции «Юрьевка», Екатерининской железной дороги, до колеи Жилловского Общества каменноугольных колеи и рудников, с ответвлениями 8 июня 1901 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1903. Т.21. Отд. первое № 20314 С.601.

232. Об отчуждении земель и имуществ под устройство ветви от станции «желтые Воды», Екатерининской железной дороги, к принадлежащим горнопромышленному Обществу «Желтая Река» рудникам при деревни Веселой Ивановки Верхнеднепровского уезда, Екатеринославской губернии 8 июня 1901 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1903. Т.21. Отд. первое № 20320. С.603.

233. Об отчуждении земель и имуществ под постройку Тацинской железнодорожной ветви Екатерининской железной дороги. 29 июня 1901 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1903. Т.21. Отд. первое № 20458. С.748.

234. Об увеличении штата С.-Петербургско-Виндавского Жандармского Полицейского Управления железных дорог и о добавлении 120 унтер-офицеров в штаты Жандармских Полицейских Управлений железных дорог: Варшавского, С.-Петербургского, С.-Петербургско-Варшавского, Московского, Киевского, Харьковского, Смоленского и Одесского. 15 сентября 1901 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1903. Т.21. Отд. первое № 20650. С.1080.

235. Об отчуждении земель и имуществ для устройства разводов и сторожевых будок на участках Полтава-Константиноград Харьковско-Николаевской железной дороги 22 января 1902 / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1904. Т.21. Отд. первое № 20990. С.38.

236. Об увеличении штата Харьковского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 28 марта 1902 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1904. Т.22. Отд. первое № 21282. С.201.
237. Об отчуждении земель для устройства разъезда на 35-й версте Полтаво-Константиновской ветви Харьково-Николаевской железной дороги 8 апреля 1902 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1904. Т.22. Отд. первое № 21310. С.216.
238. Об увеличении штата Харьковского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 9 мая 1902 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1904. Т.22. Отд. первое № 21443. С.341.
239. Об учреждении должности Инспектора для надзора за эксплуатацией подъездных путей общего пользования в Московской, Владимирской, Рязанской, Тульской, Черниговской и Самарской губерниях 10 июня 1902 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1904. Т.22. Отд. первое № 20653. С.606.
240. Об отчуждении земель для надобностей Балтийской, Екатерининской, Курско-Харьково-Севастопольской, Либаво-Роменской, Самаро-Златоустовской, С.-Петеребурго-Варшавской, Харьково-Николаевской и Юго-западных железных дорог 29 ноября 1904 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1906. Т.24. Отд. первое № 25437. С.1160.
241. Об отчуждении земель под устройство железной дороги Ковель-Владимир-Волынский 28 марта 1905 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1908. Т.25. Отд. первое № 26020. С.205.
242. Об отчуждении земель и имуществ, потребных для сооружения железнодорожной линии Херсон-Николаев 5 апреля 1905 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1908. Т.25. Отд. первое № 26054. С.217.
243. Об учреждении жандармского полицейского надзора на Ковель-Владимир-Волынской железной дороги 10 июня 1905 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1908. Т.25. Отд. первое № 26402. С.491.
244. О подчинении строящейся железнодорожной линии Николаев-Херсон, в отношении жандармского полицейского надзора, ведению чинов Кременчугского Жандармского Полицейского Управления железных дорог

24 сентября 1905 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1908. Т.25. Отд. первое № 26745. С.705

245. Об изменении штатов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 13 октября 1905 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1908. Т.25. Отд. первое № 26783. С.738-739.

246. Высочайше утверждённые 13 октября 1905 г., штаты Воронежского, Екатерининского, Кременчугского и Харьковского Жандармских Полицейских Управлений железных дорог / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1908. Т.25. Отд. Второе Дополнение № 26783 (Штаты и табели). С.488-489.

247. Об увеличении штата Московско-Киевского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 18 января 1906 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1909. Т.26. Отд. первое № 27256. С.37.

248. О добавлении к дополнительному штату Губернских Жандармских Управлений 117 унтер-офицеров и увеличении штата Киевского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 8 февраля 1906 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1909. Т.26. Отд. первое № 27377. С.111.

249. Об увеличении штатов Воронежского и Харьковского Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 27 марта 1906 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1909. Т.26. Отд. первое № 27624. С.329.

250. Об увеличении штата Московско-Киевского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 22 апреля 1906 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1909. Т.26. Отд. первое № 27797. С.452.

251. Об увеличении штата Екатерининского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 22 апреля 1906 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1909. Т.26. Отд. первое № 27800. С.454.

252. Об изменении штатов Киевского и Виленского Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 10 мая 1906 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1909. Т.26. Отд. первое № 27902. С.559.

253. О присвоении соединенным С.-Петербургу Варшавской, Балтийской и Псково-Рижской дорогам наименования Северо-Западных дорог и Курско-

Харьково-Севастопольской и Харьковско-Николаевской дорогам наименования Южных железных дорог 14 июля 1906 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1909. Т.26. Отд. первое № 28142. С.755.

254. Об изменении штатов Варшавского и Киевского Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 11 декабря 1906 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1909. Т.26. Отд. первое № 28674. С.1051.

255. Об изменении районов ведения и штатов Киевского и Одесского Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 18 декабря 1906 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1909. Т.26. Отд. первое № 28689. С.1110.

256. Об увеличении штатов Киевского и Харьковского Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 1 января 1907 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1910. Т.27. № 28756. С.2.

257. Об изменении штата Харьковского и Кременчугского Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 10 августа 1907 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1910. Т.27. № 29502. С.527.

258. Об отмене подчинения Жандармских Полицейских Управлений железных дорог и С.-Петербургского жандармского дивизиона Начальнику Штаба отдельного корпуса жандармов 5 сентября 1907 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1910. Т.27. № 29546. С.554.

259. Об отчуждении участка земли для устройства подъездного пути к мосту через реку Днепр на Екатерининской железной дороге 24 апреля 1908 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1911. Т.28. Отд. первое № 30302. С.220.

260. Об отчуждении земли для сооружения ширококолейной железнодорожной линии от станции Льгова Московско-Киево-Воронежской железной дороги до пресечения указанной линии с участком Дебальцево-Миллерово Екатерининской железной дороги, с ветвями от сей линии 4 июня 1908 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1911. Т.28. Отд. первое № 30402. С.283.

261. Об отчуждении земли для сооружения ширококолейной железнодорожной линии общего пользования от станции Бахмач, Московско-Киево-Воронежской железной дороги, до соединения с

Черкасскою ветвью Юго-Западных железных дорог и от станции Бобринской до города Одессы 17 июля 1908 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1911. Т.28. Отд. первое № 30832. С.545.

262. Об отчуждении ширококолейной железнодорожной линии от станции Шепетовка Юго-Западных железных дорог до губернского города Каменец-Подольска 21 февраля 1909 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1912. Т.29. Отд. первое № 31512. С.124.

263. Об изменениях в штатах Варшавского, Московско-Архангельского, Московского, Московско-Рижского и Харьковского Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 20 марта 1910 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1913. Т.30. Отд. первое № 33210. С.315.

264. Об изменении штатов Одесского, Киевского, Северо-Западного и Кременчугского Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 30 апреля 1910 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1913. Т.30. Отд. первое № 33407. С.552.

265. Об отчуждении земель в Полтавской губернии для Южных железных дорог 14 июня 1910 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1913. Т.30. Отд. первое № 33741. С.745.

266. Об увеличении штата Московско-Киевского Жандармского Полицейского Управления железных дорог для полицейского надзора на станции Ворожба, Московско-Киево-Воронежской железной дороги 17 июня 1910 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1913. Т.30. Отд. первое № 33824. С.807.

267. Об увеличении штата Екатерининского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 17 июня 1910 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1913. Т.30. Отд. первое № 33826. С.808.

268. О временном увеличении штата Кременчугского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 17 июня 1910 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1913. Т.30. Отд. первое № 33827. С.808.

269. О временном увеличении штата Московско-Киевского Жандармского Полицейского Управления железных дорог 17 июня 1910 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1913. Т.30. Отд. первое № 33828. С.808 809.
270. Об изменении штатов Киевского и Московско-Киевского Жандармских Полицейских Управлений железных дорог 10 августа 1910 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1913. Т.30. Отд. первое № 34103. С.1028.
271. Об отчуждении земли для сооружения ветви от главной линии Северо-Донецкой железной дороги до станции «Никитовка» Южных железных дорог 10 июня 1911 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1914. Т.31. Отд. первое № 35510. С.566.
272. Об отчуждении земли в пределах Таврической губернии для сооружения железной дороги от города Севастополь до города Алушты 20 июня 1911 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. СПб., 1914. Т.31. Отд. первое № 35547. С.588.
273. Положение Департамента Государственного Совета, Высочайше утвержденное 24 августа 1912 г. / ПСЗРИ. Собрание 3-е. Петроград., 1915. Т.32. Отд. первое № 38006. С.1279.
274. Правила для приема офицеров в Отдельный корпус жандармов / издал К. Козьмин. Казань.: Типография П.И. Кидалинского 1899. 19 с.
275. Правила чрезвычайной охраны на железных дорогах и Обязательные постановления изданные Особым Комитетом при Управлении Московско-Киевско-Воронежской ж.д. Курск.: [Б.и.], 1915. 26 с.
276. Практическое руководство для унтер-офицеров жандармских полицейских управлений железных дорог при исполнении служебных обязанностей по закону 19 мая 1871 г. / Сост. Д.Г. Петров. СПб.: «Русская скоропечатная» (П.С. Нахимова), 1878. 170 с.
277. Руководство для чинов Корпуса жандармов при производстве следствий и дознаний / Сост. А. Попов. С.-Петербург.: Типография Месника и Римана 1885. 234 с.

278. Сборник и руководство к составлению полицейских протоколов с приложением инструкции чинам полиции по обнаружению и исследованию преступлений / Сост. А. Букуновский. С.-Петербург.: «Законоведение» 1911. 345 с.
279. Сборник узаконений для руководства чинов полиции и корпуса жандармов при исследовании преступлений по судебным уставам 20 ноября 1864 года и правилам, высочайше утвержденным 19 мая 1871 года / Сост. В. Мордухай-Болтовский. С.-Петербург.: Типография Ретгера и Шнейдера 1872. 187 с.
280. Свод военных постановлений 1869 года (по 1 июля 1889 г.). СПб.: 1890. 157 с.
281. Систематический сборник циркуляров Департамента полиции и Штаба Отдельного корпуса жандармов, относящихся к обязанностям чинов Корпуса жандармов по производству дознаний / Сост. Савицкий С.В. СПб.: [Б.и.], 1908. 308с.
282. Справочник-список офицерского и рядового состава жандармских управлений, охранных отделений, агентов охранной агентуры двоцового коменданта и чинов департамента полиции министерства внутренних дел царской России. М.: 1940. 323с.
283. Систематический свод действующих законоположений и циркулярных распоряжений, относящихся до служебной деятельности чинов Отдельного корпуса жандармов, по строевой, инспекторской, хозяйственной и военно-судной частям / Сост. ротмистр В.И.Добряков. СПб.: [Б.и.], 1895. 265 с.
284. Список общего состава чинов Отдельного Корпуса Жандармов исправлен по 1 июля 1915 г. 1 и 2 части. Петроград.: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд. 1915. 803 с.
285. Справочная книга для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог. По жандармско-полицейской части. Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции / Сост. старший адъютант Штаба

Отдельного корпуса жандармов, подполковник Л.А. Тимофеев. СПб.: [Б.и.], 1908. 1238 с.

286. Справочная книжка для нижних чинов Жандармских полицейских управлений железных дорог / Сост. полковник А. Федоров СПб. [Б.и.], 1903 520с.

287. Справочная книжка для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог / Сост. Л.А. Тимофеев. СПб.: [Б.и.], 1895. 458с.

Збірники документів:

288. Агентурная работа политической полиции Российской империи. Сб. док. 1880-1917 / Сост. Щербакова Е.И. М.: СПб, 2006. 718с.

289. История полиции России. Краткий исторический очерк и основные документы / ред. В.М. Курицын. М.: Щит-М, 1998. 200 с.

290. Курицын В.М., Мулукаев Р.С., Коряков В.П История полиции дореволюционной России. Сборник документов и материалов по истории государства и права. М.: [Б.и.], 1998. 78с.

291. Министерство внутренних дел 1802-1902 / ред. С.А. Адрианов. СПб.:Типография Министерства внутренних дел. 1901. 815 с.

292. Министерство внутренних дел: 1802-1902: исторический очерк в 3 кн./ сост. Синягин С. СПб.: Типография Министерства Внутренних Дел. 1901. 223 с.

293. Политическая полиция и политический терроризм в России (вторая половина XIX — начало XX вв.). Сборник документов и материалов. / Сост. В.И. Кочанов, Н.Н. Парфенова, М.В. Сидорова, Е.И. Щербакова. М.: АИРО-XX, 2001. 520 с.

294. Перша світова війна 1914-1918 рр. і Україна: мовою документів і свідчень / Упорядник Валентина Шевченко. К.: ТОВ «Видавництво Кліо», 2015. 800 с.

Мемуари та спогади

295. Герасимов А.В. На лезвии с террористами. Париж, 1985. 204.
296. Джунковский В.Ф. Воспоминания. Т.1 / Под ред. Паниной А. М.: Изд-во Сабашиковых, 1997. 256 с.
297. Джунковский В.Ф. Воспоминания. / Под ред. Паниной А. М.: Изд-во Сабашиковых, 1997. 320 с.
298. Керенский А.Ф. Тайны истории. / Россия на историческом повороте. М.: Терра, 1996. 509с.
299. Лопухин А.А. Из итогов служебного опыта. Настоящее и будущее российской полиции. М.: [Б.и.], 1907. 365с.
300. Новицкий В.Д. Из воспоминаний жандарма. М.: Изд.МГУ., 1991. 230 с.
301. Спиридович А.И. Записки жандармов. Харьков, Изд-во «Пролетарий», 1928. 205 с.

Монографії

302. Андриевский И. Лекции по истории полицейского права и земских учреждений в России. СПб.: типография В. Грацианского, 1883 г. 69 с.
303. Анисимов Н.Н. Борьба большевиков против политической тайной полиции самодержавия (1903-1917). Свердловск: изд-во Уральского университета, 1989. 89с.
304. Антология сыска: от полиции к внешней разведке: в 14 т. / отв. Ред. Ю.И. Римаренко, В.Н. Чисников, В.И. Кушерец и др. К.: Знание Украины Т.1. Уголовный сыск: документы и материалы (XI - нач. XX ст.). 2006. 612 с
305. Антология сыска: от полиции к внешней разведке: в 14 т. / отв. Ред. Ю.И. Римаренко, В.Н. Чисников, В.И. Кушерец и др. К.: Знание Украины Т.2: Сыск, сыщики и преступный мир. 2006. 504 с.
306. Антология сыска: от полиции к внешней разведке : в 14 т. / отв. Ред. Ю.И. Римаренко, В.Н. Чисников, В.И. Кушерец и др. К.: Знание Украины Т.3: Сыщики о сыске: криминальные истории 2009. 755 с.

307. Ануфриев Н.И., Пиджаренко А.М. Тайны соска. К.: Преса України, 2002. 524 с.
308. Анучин Е. Н. Исторический обзор развития административно-полицейских учреждений в России, с Учреждения о губерниях с 1775 г. до последнего времени. СПб. [Б.и.], 1872. 272 с.
309. Белявский Н. Полицейское право. Конспект лекций 3-е изд. Петроград: [Б.и.], 1915г. 409 с.
310. Богородский С. О. Очерк истории уголовного законодательства в Европе с начала XVIII в. К.: Университетская типография, 1862. 675 с.
311. Борисов А., Дугин А., Малыгин А. Полиция и милиция России: страницы истории. М.: «Наука», 1995. 316 с.
312. Борисов А., Детков М., Кузьмин С. и др.. Органы и войска МВД России. Краткий исторический очерк. М.: Объединенная редакция МВД России, 1996. 464 с.
313. Бурцев В. Л. В погоне за провокаторами. «Протоколы сионских мудрецов» доказанный подлог. М.: «Слово», 1991. 432с.
314. Велика війна 1914-1918 рр. і Україна. У двох книгах. Книга 1. Історичні нариси. / Упоряд. О.Реєнт. К.: ТОВ «КЛІО», 2014. 784 с.
315. Верига В.І. Нарис з історії України. Львів: видавництво «Світ», 1996. 450 с.
316. Верстюк В. Горобець Н., Толочко В. Україна і Росія в історичній ретроспективі: Нариси в 3 т. К.: Наукова думка, Т. 1: Українські проекти в Російській імперії. 2004. 504 с
317. Верт Н. История советского государства 1900-1991. М.: «Весь мир», 2006. 560с.
318. Вілсон Е. Українці: несподівана нація .К.: К.І.С., 2004. 552 с.
319. Волков А. Петроградское охранное отделение. Петроград: Знание - сила, 1917. 16 с.
320. Волковинський В., Ніконова В. Революційний тероризм в Російській імперії і Україна. К.: Старий світ, 2006. 414 с.

321. Воронцов С.А. Спецслужбы России. Ростов-на-Дону, 2006. 512 с.
322. Выходчиков Л. Николай І. М.: Молодая гвардія. 704 с.
323. Вчені Інституту історії України: Бібліографічний довідник. Випуск 1. / Ред. Смолій В. та ін. К.: НАН України, 1998. 426 с.
324. Ганелин Р. Российское самодержавие в 1905 г.: реформы и революція. СПб.: Наука, 1991. 202с.
325. Гессен В. Полицейская реформа в трудах комиссии статс-секретаря Каханова. СПб.: [б.и.], 1905. 38с.
326. Гіжевський В. Становлення, розвиток та особливості діяльності органів внутрішніх справ на транспорті. Історичний огляд. К.: Вид. Нац. акад. внутр. справ України, 1999. 160 с.
327. Голобуцький О., Кулик В. Український політичний рух на Наддніпрянщині кінця ХІХ початку ХХ століття. К.: Смолоскип, 1996. 124 с.
328. Грідчина А. Очерки по истории железнодорожных забастовок в России. М.: [Б.и.], 1907. 89 с.
329. Грицак Я. Нарис історії України. Формування модерної української нації ХІХ–ХХ ст. К.: «Генеза», 2000. 360 с.
330. Гунчак Т. Україна: перша половина ХХ ст. Нариси політичної історії. К.: Либідь, 1993. 288 с.
331. Давидович А. Самодержавие в эпоху империализма (классовая сущность и эволюция абсолютизма в России). М.: «Наука», 1975. 351 с.
332. Демин В. Очерки истории органов внутренних дел Российского государства. Екатеринбург: УЮИ МВД России, 2001. 41 с.
333. Дерюжинский В. Полицейское право: Пособие для студентов. СПб.: Сенатская типография, 1908. 552 с.
334. Докучаев М. Москва. Кремль. Охрана. М.:«Бизнес-Пресс»1995. 237 с.
335. Джанибемян В. Провокаторы. Воспоминания, мысли и выводы. М., 2000. 395 с.

336. Дякин В. Буржуазия, дворянство и царизм в 1911-1914 гг. Разложение третьеиюньской системы Л.: Наука, 1988. 228 с.
337. Евтихеев А. Законная сила актов. СПб.: [Б.и.], 1911. 289 с.
338. Енциклопедія історії України: Т. 1: А–В / Редкол.: В.А. Смолій (голова) та ін. НАН України. Інститут історії України. К.: В-во «Наукова думка», 2003. 688 с.
339. Енциклопедія історії України: Т. 2: Г–Д / Редкол.: В. А. Смолій (голова) та ін. НАН України. Інститут історії України. К.: В-во «Наукова думка», 2004. 688 с.
340. Енциклопедія історії України: Т. 3: Е–Й / Редкол.: В.А. Смолій (голова) та ін. НАН України. Інститут історії України. К.: В-во «Наукова думка», 2005. 672 с.
341. Енциклопедія історії України: Т. 6: Ла–Мі / Редкол.: В.А. Смолій (голова) та ін. НАН України. Інститут історії України. К.: В-во «Наукова думка», 2009. 790 с.
342. Ерошкин Н. Очерки истории государственных учреждений дореволюционной России М.: Высшая школа, 1960. 368 с.
343. Жванко Л. Біженство Першої світової війни в Україні. Документи і матеріали (1914-1918 рр.) Харків: «ХНАМГ», 2010. 359 с.
344. Жилинский В. Организация и жизнь охранного отделения во времена царской власти М.: [Б.и.], 1917. 63с.
345. Зайончковский П. Кризис самодержавия на рубеже 70-80 гг. XIX в. М.: [Б.и.], 1964. 508 с.
346. Зайончковский П. Российское самодержавие в конце XIX столетия. М.: [Б.и.], 1970. 444 с.
347. Зайончковский П. Правительственный аппарат самодержавной России в XIX. М.: [Б.и.] 1978. 288 с.
348. Зайончковський П. Самодержавие и русская армия на рубеже XIX XX столетий. 1881 1903. М.: «Мысль» 1972. 338 с.

349. Зимин И. Царская работа. XIX начало XX в. Повседневная жизнь Российского императорского двора. М.: Центрполиграф, 2011. 556 с.
350. Зонненфельс Й Основы политики, торговли и финансовой науки / [пер. Матвей Гаврилов]. М.: [Б.и.], 1804. 487 с.
351. Ивановский В. Учебник административного права 4-е изд. Казань: Типо-лит. В. З. Еремеева, 1911. 516 с.
352. Измозик В. Жандармы России. СПб.: Нева, 2002. 640с.
353. История государственной охраны России. Собственная его императорского величества охрана. 1881 - 1917 / Под ред. Е.А. Мурова. М: Медиа-Пресс, 2006. 464 с.
354. История организации и обеспечения правопорядка на транспорте России. К 90-летию транспортной милиции / Под.ред. Н.А. Овчинникова. Новый Новгород: [Б.и.], 2008. 135 с.
355. Кабытов П. П. А. Столыпин: последний реформатор Российской империи. Самара: «Самарский университет», 2006. 216 с.
356. Кистяковский Б. Государственное право (общее и русское). Лекции, чтение в Московском коммерческом институте в 1908-1909 академическом году / Философия и социология права, сост. В.Сопова. СПб.: РХГИ, 1999. 571 с.
357. Ключевский В. Курс русской истории. СПб.: [Б.и.] 1904. 1146 с.
358. Коляда І. Українська інтелігенція в Росії: суспільно-політична та соціально-культурна діяльність (друга половина XIX початок XX ст.). К.: Ін-т. іст. України НАН України, 2010. 400 с.
359. Корнилов А. Курс истории России XIX в. М.: Высшая школа, 1993. 447 с.
360. Купалевский Н. Административная юстиция во Франции. Харьков: Унив. тип., 1879. 230 с.
361. Лавров В. Блуд на Крови. М.:Терра, 1994. 261с.
362. Лемке М. Николаевские жандармы и литература. 1826-1855. СПб.: [Б.и.], 1909. 626 с.

363. Литвин В. Історія України. У 3-х т. / [Відп. ред. В.А. Смолій]. Т. 2: Кінець XVIII початок XX ст. К.: Видавничий дім «Альтернативи», 2005. 759 с.
364. Литвинов Н. Борьба с терроризмом на железнодорожном транспорте Российской Империи. Воронеж [Б.и.], 2000. 193 с.
365. Ляшенко Л. Александр II, или История трех одиночеств. М.: Молодая гвардия, 2002. 392 с.
366. Макон Н. Эволюция полиции за XIX в. М.: [Б.и.], 1899. 358с.
367. Меньшиков Л. История охранных отделений. К истории тайных политических организаций. М.: [Б.и.], 1928. 321с.
368. Меньшиков Л. Охранка и революция. К истории тайных политических организаций. М.: «Мосполиграф», 1925. 432 с.
369. Мироненко С. Самодержавие и реформы. Политическая борьба в России в начале XIX в. М.: Наука, 1989, 258с.
370. Мироненко С. Страницы тайной истории самодержавия: политическая история России первой половины XIX столетия. М.: Мысль, 1990. 235с.
371. Мироненко О. Горбатенко В. Історія вчень про державу і право. К.: Альма-матер, 2010. 340с.
372. Михутина И. Украинский вопрос в России (конец XIX - начало XX вв.). М.: Институт славяноведения РАН, 2003. 289 с.
373. Молчанов В. Життєвий рівень чиновників правоохоронних установ в Україні у XIX на початку XX ст. К.: Ін-т історії України, 2007. 151 с.
374. Моль Р. Энциклопедия государственных наук: Сочинение / [пер. А.Попов]. СПб.: Издание М.О.Вольфа, 1868. 591 с.
375. Мулукаев Р. Организационно-правовые основы становления советской милиции. М.: Академия МВД СССР, 1975. 452с.
376. Мулукаев Р. Полиция и тюремные учреждения дореволюционной России. М.: Академия МВД СССР, 1964. 364с.

377. Николаевский Б. История одного предателя: террористы и политическая полиция. М.: Политиздат, 1991. 65 с.
378. Олейников Д. Бенкендорф. М.: Молодая гвардия, 2009, 508с.
379. Омельченко І. Політична поліція Російської імперії і Україна (середина ХІХст.). К.: Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 1999. 146 с.
380. Оржиховский И. Самодержавие против революционной России (1826-1880). М.: «Мисль», 1982. 205 с.
381. Осоргин М. Охранное отделение и его секреты. М.: [Б.и.], 1917. 344 с.
382. Очерки истории транспортной милиции России. К 200-летию МВД России / Под.ред. В. Захаренкова. М.:Спарк, 2002. 251 с.
383. Пален К. Полиция безопасности. СПб. [б.и.], 1910. 187 с.
384. Перегудова З. Политический сыск России 1880-1917. М.:Росспэн, 2013. 515 с.
385. Пиотровский В., Кудрявцев В., Очкур Р. Полиция Российской Империи. СПб.: Астрель-СПб, 2005. 280 с.
386. Політичний терор і тероризм в Україні ХІХ–ХХ ст.: Історичні нариси / Відп. ред. В. Смолій. К.: Наук. думка, 2002. 952 с.
387. Реєнт О. Україна в імперську добу (ХІХ початок ХХ ст.). К.: Інститут історії України НАН України, 2003. 340 с.
388. Руководство практических сведений по части закона 19 мая 1871 года. для гг. Офицеров корпуса жандармов / Сост. Рябинин А. СПб.: [Б.и.], 1872. 230 с.
389. Рууд Ч. Степанов С. Фонтанка,16: Политический сыск при царях. М.:«Мысль», 1993. 430 с.
390. Рыбников В., Алексушин Г. История правоохранительных органов Отечества. М.:«Щит-М», 2007. 295 с.
391. Савинов И. Служба органов внутренних дел на транспорте. Ульяновск: [Б.и.], 1996. 321 с.

392. Санкт-Петербургская полиция и градоначальство 1703 1903 / сост. И.П. Высоцкий. СПб. Товарищество Р. Голике и А. Вильборг, 1903. 325 с.
393. Сарбей В. Національне відродження України / Україна крізь віки. К.:Альтернативи, 1999. 336 с.
394. Сизенко А. Спецслужбы России и СССР. От приказа тайных дел до наших дней. Ростов на Дону: Владис, 2010. 416 с.
395. Сизиков М., Борисов А., Скрипилев А. История полиции России (1718 - 1917 гг.): Полиция Российской империи XIX - начала XX. М.: [Б.и.], 1992. 56 с.
396. Сироткин В. Наполеон и Александр I: Дипломатия и разведка Наполеона и Александра I в 1801-1812гг. М.: Алгоритм, 2003. с.414.
397. Скрипилев А. Реорганизация управления полицией в начале 80-х гг. XIX столетия. Воронеж: изд-во ВГУ, 1987. 123 с.
398. Смирнов М. Политическая полиция и политический терроризм в России. (Вторая половина XIX - начало XX веков). Кострома: КГУ им. Н.А. Некрасова, 2006. 527 с.
399. Снегирёв И. Безопасность и полиция. Витебск, [Б.и.] 1912. 134с.
400. Соловьева А. Железнодорожный транспорт России во II половине XIX века. М.: Наука, 1975. 315 с.
401. Стогов Э. Записки жандармського штаб-офіцера епохи Николая I. М.: Индрик, 2003. с.240.
402. Тарасов И. Полиция в эпоху реформ. Спб.: «типография Мамонтова и Ко» 1885. 151 с.
403. Троцкий И. Третье отделение при Николае I. М.: [Б.и.], 1930. 63 с.
404. Тимошевская А. Особенности организации полиции в национальных регионах российского государства (XIX- начало XX вв.): Дис. . канд. юр. наук. М., 1998. 206 с.
405. Хакимов С. Полиция в системе органов губернского управления пореформенной России (1862-1914). Уфа, 2003. 158 с.

406. Шеймин П. Учебник права внутреннего управления (полицейского права). СПб.:тип. Н. А. Лебедева, 1897. 289с.
407. Чайковський А. Айсберг: з історії органів внутрішніх справ і державної безпеки України К.: Парламентське видавництво, 2013. 703 с.
408. Чайковський А. Щербак М. За законом і над законом з історії адміністративних органів і поліцейсько-жандармської системи в Україні (XIX-поч. – XX ст.). К.: Україна, 1996. 269 с.
409. Членов С. Московская охранка и ее секретные сотрудники: По данным комиссии по обеспечению нового строя. М.: [Б.и.], 1919. 92 с.
410. Чукарев А. Организация политического розыска царской России в XIX – начале XX вв. Владивосток. 1973. 158 с.
411. Чукарев А. Тайная полиция Николая I (1826-1855). Ярославль: Ярославский печатный двор, 2002. с.263
412. Чуркин С. Линдер Б. Спецслужбы России за 1000 лет. М.: РИПОЛ классик, 2008. 783 с.
413. Шелкопляс В. Полицейская реформа в России в 60-х годах XIX века. Минск: Высшая школа милиции, 1981. 71 с.
414. Шильдер Н. Император Николай Первый, его жизнь и царствование СПб.:[Б.и.], 1903. 464 с.
415. Шинджикашвили Д. Сыскная полиция царской России в период империализма. Омск: ОВШМ МВД СССР, 1973. 67 с.
416. Шинджикашвили Д. Министерство внутренних дел царской России в период империализма. Омск: ОВШМ МВД СССР, 1974. 111 с.
417. Шуйский П. Департамент полиции 1880-нач. XX в. Харьков:[Б.и.], 1930. 100 с.
418. Щеголев П. Охранники и авантюристы. М.: [Б.и.], 1930. 159 с.
419. Щербакова Е. Политическая полиция и политический терроризм в России (вторая половина XIX - начало XX вв.) М.:АИРО-XX, 2001. 144 с.
420. Энциклопедия секретных служб России / авт. сост. А.И. Колпакиди. М.: ООО «Издательство Астрель», 2003. 800с.

421. Юридична енциклопедія: В 6 т. / відп. ред: Ю.С. Шемшученко К.: "Укр. енцикл.", Т. 2, 1998. 744 с.
422. Юсті І. Г. Г Основы могущества и благосостояния государств, или Подробное изложение всеобщейполитической науки (в 2 т., 1760-1761) / [пер. Матвей Гаврилов]. М.: [Б.и.] 1792г. 375 с.
423. Яковенко Н. Нарис історії України К.: Генеза, 1997. 312 с.
424. Ярмиш А. Наблюдать неотступно, К.: Юринформ, 1992. 186 с.
425. Ярмиш О. Каральний апарат самодержавства в Україні в кінці ХІХ поч.ХХст. Харків: Консум, 2001. 288 с.
426. Ярмыш А., Федоров К. История полиции дореволюционной России Ростов на Дону [Б.и.], 1976. 254с.

Наукові статті

427. Алексеева Ю. Становлення інституту жандармської залізничної поліції на території України (історико-правовий аспект) / Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ .2012. №4. С.96-102.
428. Бусько С. Структура и кадровый состав губернских жандармских управлений на территории Беларуси (конец ХІХ — начало ХХ в.) / Працы гістарычнага факультэта БДУ : навук. зб. Мінск. 2010. Выпуск 5.С. 9-18.
429. Вергун С. Коляда І. Жандармські поліцейні управління залізниць в українських губерніях Російської імперії в умовах реформувань 60-х рр. ХІХ ст. / Науковий вісник національного університету ім. Лесі Українки, Луцьк. 2012. С. 28-33.
430. Вергун С. І. Транспортна жандармерія залізниць України у системі окремого корпусу жандармів Російської імперії: етапи становлення розвитку та організаційно-правові засади діяльності / Український історичний журнал. 2017. № 3. С.83-104.
431. Вергун С., Коляда І. Транспортна жандармерія: до історії становлення поліцейних управлінь залізниць у Російській імперії / Гілея науковий вісник. Київ. 2013. Випуск 68. С.15-21.

432. Вергун С. Жандармські поліційні управління залізниць в Україні: історія становлення кінологічної служби на початку XX ст. / Науковий вісник національного педагогічного університету ім. М.П. Драгоманова. К. 2015. Випуск 13. С. 160 – 165.
433. Вергун С. Організація безпеки на залізницях у роки Першої світової війни: на прикладі губернських центрів та міст України / Проблеми історії України XIX – початку XX ст.: Зб. наук. пр. 2015. Вип. 24. С. 124 -134.
434. Вергун С. Жандармські поліційні управління залізниць і проблема біженців у роки Першої світової війни / Український історичний збірник. К. 2015. Випуск 18. С.195-202.
435. Говоров И. Проблема коррупции в российской полиции на рубеже XIX –XX вв. / Новейшая история России. М. 2011. №2. С.122 - 140.
436. Гуменюк А. Історія створення та значення першої залізниці у Криму / Науковий вісник Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського. Миколаїв. 2014. Випуск 3(38). С.167-170.
437. Гриценко І. Публічне речове право як інститут адміністративного права та його аналіз у працях В.Л.Кобалевського / Науковий вісник ЧНУ ім. Юрія Федьковича. Чернівці. 2006. С. 25–29.
438. Гладких И. Социальная защита военнослужащих / Военно-исторический журнал. М. № 2. 2007. С. 45 - 49.
439. Давыдов В. Несколько слов по поводу участия железнодорожной жандармской полиции в производстве предварительного следствия / Журнал Министерства юстиции. Спб. 1896. № 9-10. С.225 - 228
440. Деревнина Т. Из истории образования III Отделения / Вестник МГУ. М. №4. 1973. С.63 - 69
441. Кириєнко О. Загальна та військова цензура в Російській імперії (XVII поч.XXст.) / Український історичний журнал. К. 2010. №4. С.83-98
442. Кириєнко О. «Українське питання» у діяльності військово-цензурних органів Російської імперії (1914–1917 рр.) / Проблеми історії України XIX – початку XX ст. К. 2010. Вип.17. С.165 - 170.

443. Кузнецов С. Деятельность жандармских полицейских отделений по охране железных дорог Нижнего Поволжья в конце XIX начале XX вв. / Научные ведомости БелГУ. Минск. 2009. №15(70). С. 137-141.
444. Михайлюк А. Рабочее движение на Волыне в 1905 г. / Рабочий класс Украины в общем российском революционно-освободительном движении: Сб. науч. трудов. К. 1988. С. 137 - 145.
445. Мушкет И. Тихомирова М. Профессор К. Гаттенбергер представитель позитивного направления в науке полицейского права / Правоведение. СПб. 2003. № 1. С. 260 - 264.
446. Мурашко А. Образование и структура органов жандармской полиции на железных дорогах Беларуси во второй половине XIX начале XX веков / Вестник Полоцкого университета. Серия А. 2012. С.50 - 55.
447. Мурашко А. Деятельность железнодорожных жандармов по обеспечению государственной безопасности Российской империи / Вестник Воронежского института МВД России. Воронеж. 2013. №3. С.207 - 213.
448. Невский С., Сычев Е. Обеспечение безопасности перевозок денежных средств по железным дорогам Российской империи / Журнал историческая и социально-образовательная мысль. Вып.1 (23), 2014. С.337-343.
449. Перегудов А. Жандармская служба глазами жандарма (по воспоминаниям офицеров Отдельного корпуса жандармов, начало XX века) / Государство и общество: взаимодействие и противостояние. Воронеж, 2013. С. 149–151.
450. Плохій С. Якої історії потребує сучасна Україна? / Український історичний журнал. К.: Інститут історії України НАН України. № 3 (510) 2013. С. 4-12.
451. Прокопов Ю. Харченко О. Мир Экономики и права / К вопросу о реформации организационной структуры органов внутренних дел Российской Федерации. СПб.: 2010. №2. С. 33 48.

452. Пронькина О. Политический сыск в России в конце XIX начале XX веков. Историография проблемы / Известия ПГПУ. Пермь. 2007. №3 (7). С.130-133.
453. Путятин В. Кузнецова Т. Об историческом опыте проведения реформ полиции в дореволюционной России (по материалам особой междуведомственной комиссии сенатора А.А. Макарова по преобразованию полиции в Российской империи 1906-1912 гг.) / Вестник Новосибирского государственного университета. Новосибирск. 2008. Выпуск 2. С. 19-25.
454. Тышковец Н. Историко-правовой опыт деятельности железнодорожной жандармерии по борьбе с хищениями в начале XX века / Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. Спб. 2011. №1 (49). С.39-43.
455. Шевченко А. Організаційно-правові аспекти створення спеціальних підрозділів органів внутрішніх справ України на транспорті наприкінці 20-х років XX ст. / Життя і право. К. 2005. № 2. С. 23-29.
456. Чудакова М. Жандармско-полицейские управления железных дорог и их роль в борьбе с оппозицией в конце XIX начале XX в. (на примере Ярославской губернии) / Ярославский педагогический вестник. Ярославль. 2011. №1. С.39-43.
457. В. Хутарев-Гарнишевский Российская жандармерия на оккупированных территориях в годы Первой мировой войны (на примере Галиции и Буковины) / Вестник МГУ. М. 2012. №2. С.47-58.

Матеріали конференцій:

458. Абашник В. Защита чести граждан в учении о государстве Л.Г. Якоба (1759-1827) / Матеріали XIII Харківських міжнародних Сковородинівських читань. Харків. 2005. С. 3-9.
459. Вергун С. Становлення та діяльність «Тимчасового жандармського поліцейного управління залізниць в Галіції» (1914-1917) / Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Львів. 2015. С.74-76.

460. Вергун С. Повсякденне життя транспортної жандармерії: до історії Фастівського відділення Київського жандармського поліцейного управління залізниць / Драгоманівські історичні студії. К. 2013, С.114-122.
461. Вергун С. «Повсякденне життя транспортної жандармерії: форма одягу» / Матеріали міжнародної науково-практичної інтернет-конференції: «Актуальні проблеми гуманітарних наук у дослідженнях молодих науковців», К. 2012. С. 15-16.
462. Вергун С. Жандармські поліцейні управління залізниць України і корупція / Матеріали всеукраїнської науково-практичної конференції «Молодь, освіта, наука, культура і національна свідомість в умовах європейської інтеграції». К. 2015. С.227-230
463. Коляда І.А. Українська інтелігенція у боротьбі за вітчизняну пресу у роки Першої світової війни / Матеріали міжнародної наукової конференції «Педагогіка духовності: поступ у третє тисячоліття». К. 2005. С.86-90
464. Коляда Історіографія ролі української інтелігенції в громадсько-політичному житті України на рубежі XIX початку XX ст. / Матеріали III міжнародна наукова конференція «Соборна Україна: історична ретроспектива». Черкаси. 2005. С.63-68.
465. Маврина М. Некоторые аспекты из истории подготовки и воспитания кадров полиции в дореволюционной России./ МВД России 2000 лет. Международная научно-практическая конференция. СПб. 1998
466. Окатова А. Владимир Матвеевич Гессен: судьба и идеи /Вестник Тамбовского университета. Тамбов. 2007. № 2. С. 88-91.

Дисертації та автореферати:

467. Гончарова Ю. Жандармские полицейские управления железных дорог: дисс., 1867-1917 гг.: дис. канд. юрид. наук : спец. 12.00.01 «Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве» / Академия управления МВД России. М., 2000. 239 с.

468. Казанцев П. Обеспечение безопасности императора, членов императорской фамилии и высших должностных лиц Российской империи в 1881-1917 гг.: институциональный аспект: автореф. дисс. канд. ист. наук: спец. 07.00.02 / Российский государственный гуманитарный университет М. 2006. 251 с.
469. Костилов А. Организационно-правовые аспекты работы с кадрами полиции и жандармерии Российской империи, 1880-1917 гг.: дис. канд. юрид. наук : спец. 12.00.01 / Академия управления МВД России. М., 2003. 180с.
470. Мамлеева Д. Организационно-правовые формы деятельности транспортной полиции России в XIX веке: историко-правовое исследование: автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юр. наук: спец. 12.00.01 / Уфимский юридический институт МВД. Уфа. 2010. 29с.
471. Миролубов А. Политический сыск России в 1914-1917 гг.: дисс. канд. ист. наук: спец. 07.00.02 / ВЮЗШ МВД СССР М., 1988. 214 с.
472. Нарбутов Р. Полиция Российской империи (1862 1917 гг.): историко-правовой аспект: дисс. на соискание ученой степени канд.юрид.наук.: спец. 12.00.01 / ВЮЗШ МВД СССР М., 1992. 228с.
473. Овченко Ю. Московское охранное отделение борьбе с революционным движением в 1880-1904 гг.: дисс. канд.ист.наук: спец. 07.00.02 / ВЮЗШ МВД СССР М., 1989. 215с.
474. Панько В. Организационно-правовые основы функционирования железнодорожной жандармерии в дореволюционной России и ее деятельность по противодействию преступности: Историко - правовой аспект : автореф. Дисс. на соискание ученой степени канд. юр. наук: спец. 12 .00.01 / МВД России. Санкт-Петербургский университет. СПб., 2006. 20с.
475. Перегудова З. Департамент полиции в борьбе с революционным движением (годы реакции и нового революционного подъема): дисс. на

соискание ученой степени канд. ист. наук: спец. 07.00.02 / Академия МВД СРСР М., 1988. 236с.

476. Сальников С. Организационно-правовые основы функционирования полиции в России в XIX веке :Историко-правовой аспект : автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юр. наук: спец. 12.00.01. / Петербургский гуманитарный университет профсоюзов.СПб., 2006. 26 с.

477. Самойленко Е. Київська міська поліція у XIX початку XX ст. автореф. дисс. на здобуття вченого ступен. Кандидата історичних наук спец. 12.00.01 / Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого Харків, 2000. 35с.

478. Лаврик Т Губернские жандармские управления Российской империи: организационно-правовой и региональный аспекты деятельности: автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юр. наук; спец. 12.00.01 / Тамбовский государственный университет им. Г. Р. Державина. Тамбов, 2008. 21 с.

479. Литвинов Н. Криминологические проблемы борьбы с антигосударственным терроризмом в дореволюционной России (1861 1917 гг.) дисс. на соискание ученой степени доктора юридических наук: спец. 12.00.08 / Академия управления МВД России. М. 2000. 320 с.

480. Тютюнник Л. Департамент полиции в борьбе с революционным движением в России на рубеже XIX - XX вв. (1880-1904): дисс. на соискание ученой степени канд. ист. наук: спец. 07.00.02 / Всесоюзный юридический заочный институт М., 1986. 228 с.

481. Хохлов А. Карательный аппарат царизма в борьбе с революцией 1905-1907 гг.: автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юр. наук: спец. 12.00.01 / Всесоюзный юридический заочный институт. М., 1975. 23с.

482. Хутарев-Гарнишевский В. Отдельный корпус жандармов и Департамент полиции МВД: органы политического сыска накануне и в годы Первой мировой войны, 1913-1917 гг.: автореферат дис. ... кандидата

исторических наук: 07.00.02. / Московский государственный университет им. М.В.Ломоносова Москва, 2011. 29 с.

483. Ярмыш А. Политическая полиция Российской империи, 1880–1904 гг.: Автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юр. наук.: спец. 12.00.01 / Харьковский юридический институт им. Дзержинского. Харьков, 1978. 21с.

ДОДАТКИ

Додаток А

Порівняльна таблиця штатів жандармських поліцейних управлінь залізниць
України

рік	Упра влінн я, квар тиру ванн я	нач аль ник	Кіл ькіс ть відд ілен ь	штат								Контр ольова на зона залізн ичного відчуж ення
				Начал ьників управл іння	Ад'ю танті в упра влінн я	Нач аль никі в відд ілен ь	Помі чникі в нача льні ків відді лень	Помічни ків начальни ків відділень на прикордо нних пунктах	вах міст рів	У н те р - о ф і це р ів	пис арів	
1884	Київс ьке (Київ)	Пол ковн ик Вей сбах	10	1		10	0	1	0	26 0	2	2241ве рст 500 сажнів
	Харкі вське (Харк ів)	полк овни к Баж енов	14	1	1	14	0	0	0	36 9	2	3533 верст 500 сажнів
1886	Київс ьке (Київ)	Пол ковн ик Вей сбах	10	1	1	10	0	1	0	25 0	2	2241ве рст 500 сажнів
	Харкі вське (Харк ів)	полк овни к Баж енов	15	1	1	15	0	0	0	37 4	2	3566 верст
1887	Київс ьке (Київ)	Пол ковн ик Вей	9	1	1	9	0	2	9	23 8	2	2259 верст

		сбах										
	Харківське (Харків)	полковник Баженов	8	1	1	8	0	0	8	21 0	2	2034 верст
	Кременчуцьке (Кременчук)	підполковник Карпов	8	1	1	8	0	0	8	19 9	2	1836 верст
1888	Київське (Київ)	Полковник Вейсбах	9	1	1	9	0	2	9	24 2	2	2298 верст
	Харківське (Харків)	полковник Баженов	8	1	1	8	0	0	8	21 0	2	2034 верст
	Кременчуцьке (Кременчук)	підполковник Карпов	8	1	1	8	0	0	8	19 9	2	1836 верст
1889	Київське (Київ)	Полковник Вейсбах	11	1	1	11	0	2	11	27 0	2	2683 верст 500 сажнів
	Харківське (Харків)	Полковник Баженов	8	1	1	8	0	0	8	21 0	2	2034 верст
	Кременчуцьке (Кременчук)	підполковник Карпов	8	1	1	8	0	0	8	19 9	2	1836 верст
1890	Київське (Київ)	Полковник Вейсбах	11	1	1	11	0	2	11	27 0	2	2683 верст 500 сажнів
	Харківське	Полков	8	1	1	8	0	0	8	21 0	2	2034 верст

	(Харк ів)	ник Баж ено в										
	Крем енчуц ьке (Крем енчук)	підп олко вник Кар пов	8	1	1	8	0	0	8	19 9	2	1836 верст
1891	Київс ьке (Київ)	підп олко вник фон Пріт віц	12	1	1	12	0	2	12	28 1	2	2784 верст 500 сажнів
	Харкі вське (Харк ів)	полк овни к Баж енов	9	1	1	9	0	0	9	21 7	2	2147 верст
	Крем енчуц ьке (Крем енчук)	підп олко вник Сіль ниц ький	8	1	1	8	0	0	8	19 9	2	1836 верст
1892	Київс ьке (Київ)	підп олко вник фон Пріт віц	12	1	1	12	0	2	12	28 1	2	2784 верст 500 сажнів
	Харкі вське (Хар ків)	полк овни к Баж енов	9	1	1	9	0	0	9	21 7	2	2147 верст
	Крем енчу цьке (Кре менч ук)	підп олко вник Сіль ниц ький	8	1	1	8	0	0	8	19 9	2	1836 верст
1915	Київс ьке (Київ)	Пол ков ник Лев анд овсь кий	13	1	1	13	1	3	13	39 0	2	3855 верст 465 сажнів
	Харкі	полк	12	1	1	12	1	1	12	27	2	2532

	вське (Харків)	овник Канєвцов							0		верст 226 сажнів	
	Кременчуцьке (Кременчук)	генерал-Майор Лундгрєн	11	1	1	11	0	0	11	254	2	1733 верст,229 сажнів
	Катеринославське (Катеринослав)	полковник Сергієвський	10	1	1	10	1	0	10	300	2	2960верст 100 сажнів
	Одеське (Одеса)	полковник Вєлєдницький	8	1	1	8	1	1	8	227	2	2272 верст. 455 сажнів
	ЖПУЗ Галіції	В.о. підполковник Ожеде Ранкур	10	1	1	10	12	0	10	197	3	