

ПЕРШІ ЗАЛІЗНИЦІ В УКРАЇНІ: З ІСТОРІЇ СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІЦІЇ*

Igor KOЛЯДА, професор кафедри методики навчання суспільних дисциплін і гендерної освіти НПУ імені М. П. Драгоманова, доктор історичних наук;
Сергій ВЕРГУН, учитель історії Технічного ліцею НТУУ «КПІ», магістр історії

Боротьба за концесії, за пріоритетний розвиток різних напрямків часто набирала неабиякого розмаху. Про це писала преса. Так, газета «Кієвлянинъ» (1864 р. № 72 від 15 грудня), зазначала: «З декабрия в отделении статистики Императорского русского географического общества произошло многолетнее собрание для обсуждения вопроса о направлении линии железных дорог между Москвой и Черным морем. В этом заседании гораздо в большем числе присутствовали противники одесско-киевского направления... Особенно много лиц было из Одессы: в т. ч. генерал-губернатор, городской голова и мн. др. известные лица... Вопрос был поставлен председателствующим в отделении так, что приходилось решить, которая из двух линий: Балта, Киев, Орел или Балта, Кременчуг, Харьков в экономическом отношении заслуживает преимущество. Первый оратор А. Б. Бушен высказался в пользу кременчугской линии. Затем говорили: г. Джурич в пользу Харькова, Таганрога; П. Е. Коцебу и П. П. Семенов – в пользу Харькова, Кременчуга, Балты. Речи П. Е. Коцебу и П. П. Семенова, в котором кременчугская линия имеет весьма блистательного защитника, произвели большое впечатление... В пользу киевской линии возражал князь Н. С. Голицын, преимущественно с военной точки зрения, и М. О. Коялович, защищавший киевскую линию со стороны общенародного значения этого города для России и для Белорусского края. И эти речи, и в особенности заключительные слова г. Кояловича были приняты с сочувствием. К сожалению в собрании не принимали участие, ожидавшихся из Москвы, гг. Катков и Аксаков – самых лучших бойцов за Киев».

23 серпня 1868 р. було відкрито лінію Балта – Київ, а 22 травня 1869 р., як ми зазначали вище, Харків зустрічав перший поїзд, що прибув із Курська. Уряд Російської імперії давав добро на будівництво стратегічно важливих залізниць, але системи місцевих ліній не було досить довго. Так, британський консул в Одесі 1874 р. писав: «У Росії не існує залізничної мережі. Є окремі залізничні гілки, що пролягають паралельно одна одній». Лінія Одеса–Катеринослав мала довжину колії 448 верст, а поштові карети по тракту проходили лише 263 версти. До скла-

ду Придніпровської залізниці і сьогодні входить одна з найстаріших ліній на півдні країни: Лозова–Олександрівськ (Запоріжжя) з гілкою на Нижньодніпровськ поблизу Катеринослава (Дніпропетровська), яку було здано в експлуатацію 15 листопада 1873 р. У травні 1868 р. розпочалося будівництво Києво–Балтської залізниці. Концесію отримав голландець Ван дер Мейлен. Тисячі селян, солдати трьох дивізій і штрафники (всього близько 30 тис. осіб) будували залізницю. Роботи було організовано на вкрай низькому рівні. Лише 7 червня 1870 р. з Києва до містечка Бірзули (вузлова станція біля Балти) вирушив перший поїзд. Тендер на будівництво зустрічної лінії Курськ–Бровари виграла фірма «Фон Дервіз і Ко», яка працювала, якщо можна так сказати, по-європейському. Газета «Кієвлянинъ» (1868 р. № 137 за 16 листопада) відзначала: «Телеграма в редакцію «Кієвлянина» от фон-Дервиза: «Рельсовый путь от Курска до станции Бровары уложен. 12 ноября прошел первый пробный паровоз. Сегодня (14 ноября) открывается правильное движение поездов между Курском и станцией Ворожба, на расстоянии 165-ти верст. Поезд из Ворожбы отходит в 4 часа утра». Чому рейки не було прокладено до Києва? Завадив... потужний, широкий Дніпро. Але вже повним ходом із березня під керуванням інженер-капітана при Київському окрузі шляхів сполучення Аманда Струве тривали роботи з прокладання залізничного мосту. Рух від Курська до Броварів було відкрито 17 грудня 1868 р. Поїзди відходили від Броварів о 3 годині дня і прибували до Курська наступного дня о 10 годині ранку. Ціни місць у першому класі – 12 крб. 45 коп., у другому – 9 крб. 34 коп., у третьому – 5 крб. 19 коп. Готель «Європейський» посилав омнібуси (диліжанси) для перевезення пасажирів із Києва до Броварів і назад. Міст мав 12 прольотів по 89 м кожен, загальна довжина становила 1068 м. Витрати на будівництво моста склали астрономічну, як на той час, суму – 3,2 млн карбованців золотом. Уперше в імперії було застосовано прогресивний метод будівництва – кесонний. «На місці спорудження мостової опори у воду опускалася обтягнута брезентом дерев'яна конструкція-кесон. З неї стисненим повітрям видалялася вода, і всередині камери розроблявся донний ґрунт, закладався фундамент опори, а потім споруджувалася й сама опора», – пише відомий киевознавець

* Продовження. Початок див. «Історія в рідній школі» № 4, 2016.

Володимир Олійник. 17 лютого 1870 р. перший поїзд через новий міст прибув на Київський вокзал. За цей витвір інженерного мистецтва інженер-капітану Струве було достроково пожалувано чин полковника і вручено солідну грошову винагороду. Цікаво, що користуватися вокзалом на станції «Київ-1» (тепер – Київ-Пасажирський) уже з лютого 1870 р. могли пасажири, котрі прибували з Лівого берега Дніпра. Могли, але як мовиться, «сам не гам і іншому не дам». Концесія Ван дер Мейлена, яка будувала Києво-Балтську залізницю, була власницею головної станції міста і... просто не допускала конкурентів на свою територію.

Аж по травень 1870 р. пасажири, що прибували з Москви та Курська (зокрема й високі чиновники) виходили з поїздів на необладнаному полустанку в районі нинішньої станції Київ-Московський. Тут їх, певна річ, вже очікували візники та фаєтони. Ціни кусалися, але куди подітися... Тобто була очевидна жорстка конкуренція між двома концесіями, що позначалося на гаманцях і нервах пасажирів. А ось яке враження на журналіста справив щойно відкритий вокзал столиці Південно-Західного краю: «Киевский вокзал хорош и поместителен; лица, коим вверено управление, вежливы, предупредительны, жандармы бдительны. Один лишь цербер, стоящий у дверей, ведущих на платформу I и II классов, не отличается особенно вежливостью. Вагоны довольно удобны» («КиевлянинЪ», 1870 р. № 82 від 11 липня).

Протягом 1866–1879 рр. в Наддніпрянській Україні було прокладено понад 4,5 тис. верст залізничних колій.

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 поліцейної (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 «Положення про поліцейні управління на Санкт-Петербурзько – Варшавській і Московсько – Нижньогородській залізницях», за яким усі поліцейні управління залізниць, жандармські ескадрони та окремі залізничні команди реорганізовувались у жандармські поліцейні управління залізниць: «для поліцейного нагляду за залізницями створювалися особливі для кожної залізничної поліцейні управління, до складу яких входили

чини Корпусу жандармів». 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. Цілком справедливим, на нашу думку, є твердження Ю. Гончарової, що саме ця дата є початком історії транспортної жандармерії як окремого жандармсько-поліцейного органу в системі правоохоронних органів Російської імперії, який ще перебував у підпорядкуванні органів міністерства шляхів сполучень, підпорядковуючись безпосередньо цивільним чиновникам – інспекторам відповідних залізниць. А тому «офіцерський склад поліцейних управлінь залізниць шеф жандармів узгоджував з начальником Головного управління шляхів сполучень, тоді як нижчі рангом призначались безпосередньо Штабом корпусу жандармів.

До 1866 р., окрім військовослужбовців поліцейного 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 забезпечення безпеки та охорони правопорядку як на діючих, так і на залізницях, що будувались. Розв'язати цю проблему вдалося в ході реорганізації Корпусу жандармів, ініційовану і проведену Особливою комісією «для обговорення вопросов и определения мер по преобразованию Корпуса жандармов», створеною графом П. Шуваловим, яка, відповідно до схваленої спеціальної програми, відновила самостійність усіх жандармських підрозділів, вилучивши їх з підпорядкування інших відомств та забезпечивши подальшу централізацію в системі жандармерії та утворення жандармських поліцейських управлінь залізниць (ЖПУЗ). Відповідно до указу імператора Олександра II, ініційованого графом П. Шуваловим, у грудні 1866 р., жандармсько-поліцейські управління залізниць було підпорядковано ОКЖ і на них покладались, крім наглядових обов'язків поліції, ще обов'язки поліцейської поліції. Кадрове забезпечення, порядок проходження служби, відповідальність жандармів залізниць віднині залежали безпосередньо від очільників ОКЖ. Взаємовідносини з адміністрацією залізниць обмежувались тим, що: 1) «чини полицейских управлений железных дорог а) обязаны были исполнять все предписания министра путей сообщения, обращенные к ним непосредственно; б) исполнять все законные

требования инспекции железных дорог, не противоречащие их обязанностям, в смысле водворения нарушенного порядка, а равно успешного и безостановочного движения всех поездов». В случае же невозможного выполнения требований железнодорожной инспекции жандармы должны были об этом докладывать своему руководству; 2) инспекторам железных дорог при установлении нарушений со стороны жандармов предоставлялось право доводить об этом до сведения шефа жандармов.

1867 р. шеф жандармів П. Шувалов усі жандармські поліцейні управління залізниць підпорядковує Штабу Корпусу жандармів, присутні вилучивши їх з-під влади цивільного відомства та безпосередньо підпорядкувавши жандармському відомству Російської імперії. Такі дії шефа жандармів, на наш погляд, фактично завершили створення єдиної централізованої в управлінні вертикалі системи жандармських органів, подолавши їхню різновідомчу підпорядкованість.

Подальшим кроком, спрямованим на вдосконалення діяльності жандармських поліцейних управлінь залізниць, стало затвердження 16 березня 1867 р. «Порядку запровадження жандармського нагляду на будівництвах залізниць», яким передбачалось що жандармське поліцейне управління залізниць має бути створено на залізничній ділянці у 200 верст. Вона, у свою чергу, поділяється на 10 дільниць по 200 верст кожна, контроль над якими мають забезпечувати жандармські поліцейні відділення відповідного жандармського управління.

Відповідно до затвердженого 16 березня 1867 р. «Порядку запровадження жандармського нагляду на будівництвах залізниць», «Высочайшим повелением» формувався кадровий склад ЖПУЗ, який складався з начальника жандармського поліцейного управління залізниць, зі старших офіцерів дільниць (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.

9 вересня 1867 р. імператор Олександр II затвердив «Положення про Корпус жандармів», 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».

Отже, за «Положенням» (1867 р.) жандармські поліцейні управління на залізницях безпосередньо залучались 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». Варто зазначити, що «Положення» (1867 р.) не тільки визначало організаційну структуру Корпусу жандармів, а й нормативно регламентувало діяльність підрозділів Корпусу (зокрема й жандармських поліцейних управлінь залізниць), визначаючи їхні повноваження та компетенцію, завдання та основні напрями діяльності. На початковому етапі ЖПУЗ підпорядковувались другому відділенню, а з 1893 р. – третьому відділенню Штабу Корпусу.

За оцінкою сучасної російської дослідниці Ю. Гончарової, «Положення» 1867 р. вирізнялось від «Положення» 1836 р. високим рівнем нормативної врегульованості діяльності жандармського відомства, охопивши практично всі сфери й фактично ліквідувало окружну жандармську систему.

Подальша розбудова залізничної мережі в Російській імперії, що охопила й українські губернії, мала посприяти вирішенню економічних (краще, більш сучасне та швидке сполучення морських портів та великих губернських центрів) та військово-стратегічних (мобільність сполучення тилових індустріальних з прикордонними губерніями у військовий час) завдань зумовила запровадження жандармсько-поліцейного нагляду на залізницях в українських губерніях.

З 1868 р. жандармсько-поліцейний 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-поліцейні 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: «Государь Император, утвердил штат ЖПУж.д.:...Курско-Киевской, Киево-Одесской с ветвями: к Тирасполю, Елисаветграду, Бердичеву и Волочиску... Высочайше повелеть соизволил: на тех же дорогах, где движение по рельсам еще не открыто,

независимо штатного содержания чинов Жандармских полицейских управлений, производит ежегодно: а) на наем кучера и ремонт сбруи и лошадей всем Начальникам Отделений по 300 рублей каждому и б) фуражные деньги на упряжных лошадей, по положению: Начальникам отделений, заведывающему Управлениями, – на три лошади, а прочим – на две лошади каждому. Сверх того одновременно на заведывание брички и лошадей Начальникам Отделений, заведывающим Управлениями, – по 500 руб., а всем прочим – по 400 руб. каждому, с тем, чтобы, по открытии движения на железных дорогах, экипажи, сбруя и лошади были проданы, установлены порядком, и вырученные деньги обращены по принадлежности, в доход казны или того учреждения, на счет которого содержатся Полицейские Управления».

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 (230 верст) та від Харкова до Таганрогу та Ростову (533 версти)), яка сполучалась з Московсько-Київською на станції Курськ було перейменовано у ЖПУ Московсько-Київської і Курсько-Азовської залізниці: «1. Жандармському полицейському управленню Києво-Одесской железной дороги, с ветвями к Тирасполю, Елисаветграду, Бердичеву и Волочиску присвоить наименование Жандармского Полицейского Управления Киево-Одесской железной дороги, с ветвями к Кишиневу, Кременчугу, Бердичеву и Волочиску, увеличить штат сего управления на одного начальника Отделения и 24 унтер-офицера. 2. Жандармское полицейское управление Московско-Киевской железной дороги переименовать в Жандармское полицейское управление Московско-Киевской и Курско-Азовской железных дорог, прибавив в штат этого управления 1 адъютанта, 3 начальников отделений и 70 унтер-офицеров. Добавляемым в штат чинам содержание производит по штатным назначениям соответственных чинов штата Жандармских полицейских управлений...».

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

70-ті рр. XIX ст. в українських губерніях Російської імперії відзначені подальшим інтенсивним будівництвом залізниць, особливо в промислових районах Південного Сходу сучасної України, наростанням актів терору народницьких організацій та новою реорганізацією в діяльності жан-

дармських поліцейних управлінь на залізницях, обумовленою прийняттям «Правил о порядке действий чинов Корпуса жандармов по исследованию преступлений» (1871 р.) або відомих як «закон 1871 р.». Нові «Правила», як вказує радянський дослідник М. Єрошкін, наділяли військовослужбовців транспортної жандармерії повноваженнями здійснювати досудове розслідування, зокрема у «справах політичних», 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».

Подальше будівництво залізниць в Україні впродовж 1870-х рр. супроводжувалось розширенням кількості підрозділів транспортної жандармерії. Так, у зв'язку з будівництвом залізниць від Кишенева до р. Прут (залізниця мала важливе економічне значення: мала зв'язати залізничним сполученням Куяльницьке соляне родовище з Одеським портом) 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 металургійним завод Юза з залізничною станцією Костянтинівською Курсько-Харківсько-Азовської залізниці (з 1871 р. його перейменовано в 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. Відтак останнє було реорганізовано ЖПУ Вологодсько-Ярославсько-Московської і Московсько-Брестсько-Київської залізниць (липень, 1871 р.). З 1872 р. повноваження ЖПУ Московсько-Київської і Курсько-Азовської залізниць з Костянтинівською гілкою) тимчасово поширюється на Лозово-Севастопольську залізницю, яка ще будувалась.

Варто зауважити, що фінансове й матеріальне забезпечення штату, що збільшувалось, 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 загалом, оскільки інвестор зобов'язувався: «...приобретает участок от Киева до ст. Жмеринки 253 в., с ветвью от ст. Казатин до Бердичева, всего 278 в....устроить, также на свой счет и страх, новую железную дорогу от Бердичева до Брест-Литовска, с ветвью от одного из пунктов этой линии до Австрийской границы у Радзивилова (на соединение с Галицийскою Лемберго-Бродскою линиею), всего около 535 в... Для покрытия издержек... Общество будет уплачивать ежегодно: по 1-му участку от Киева до ст. Жмеринки, с ветвью до Бердичева 0,5 % валового дохода этого участка, а по 2-му участку... во время построения по 70 рублей с каждой версты... а по открытии по 0,5 %... Общество обязано вносить Правительству деньги, потребные как на учреждение, так и на ежегодное содержание жандармского полицейского управления дороги...».

Чинник, що впливав на розбудову транспортної жандармерії, появи нових підрозділів та інституцій у її складі, був пов'язаний 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 потребувало розширення обміну товарів як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, зокрема з використанням території України.

Упродовж другої половини 1860-х – початку 1870-х рр. розбудовуються залізниці (основні лінії: Бірзула–Знаменка (рух відкритий 1868 р.); Казатин–Київ (1870 р.); Жмеринка–Волочиськ (1871 р.); Одеса–Ковель (1865–1873 рр.); Здолбуново–Радзивілів (1874 р.); Роздільна–Унгени (1865р.); Ковель–Брест (1873 р.), Брест–Граєво–Пруський кордон (1873 р.), Млава–Ковель (1877 р.); Бендери–Рени (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 «...желанием расширить торговые сношения между обими смежными государствами... устроить для сего соединение между Одесско-Кишиневской и Сучаво-Ясской ж.д....».

Така інтеграція вітчизняних залізничних мереж із залізницями інших держав вносила корективи в організацію діяльності як жандармських поліцейних управлінь на залізницях, так і їхніх відділень. Зокрема, 1872 р. указом імператора Олександра II 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: «1. Из числа 12-ти офицеров, прибавленных к дополнительному штату ГЖУ, приказом по военному ведомству 1871 года (50091), четырех человек, находящихся на железнодорожных станциях: Границе, Александрове и Вержболово – в Царстве Польском, и Волочиск – Волынской губернии, из упомянутого штата исключить и внести: двух первых – в штат Жандармского полицейского управления железных дорог в Царстве Польском, третьего – в штат ЖПУ С.-Петербургско-Варшавской, а последнего – Киево-Одесской ж.д., присвоим им наименование Помощников Начальников пограничных отделений тех управлений. 2. Содержание означенным Помощникам производит по сравнению с начальниками отделений ЖПУ ж.д., а именно: жалованье по чину, добавочного жалованья по 400 руб., столовых по 300 руб., на наем писцов по 120 руб., на канцелярские расходы по 50 руб., на наем прислуги: на С.-Петербургско-Варшавской и Киево-Одесской дорогах – по 96 руб., а в Царстве Польском по 120 руб. на человека, квартиру в натуре или квартирные деньги по 171 руб. 42 коп. в год каждому» 05.01.1872 № 50386».

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

в експлуатацію й які мали контролювати рівну протяжність залізничних шляхів сполучень. «Все ныне существующие ЖПУ ж.д. за исключением управлений дорог Балтийской, Царско-Сельской и Петергофской, Финляндской, Поти-Тифлисской и в Царстве Польском, переформировать согласно прилагаемого штата, для чего все прочие ж.д., как открытые, так и строящиеся, подчинить наблюдению 8-ми ЖПУ ж.д., и засим:

А) управление Николаевской и Московско-Нижегородской ж. д. с ветвями: к Новгороду, Рыбинску и Торжку – наименовать С.-Петербургским, и ведению одного поручить дороги: Николаевскую, Рыбинско-Бологовскую, Новгородскую, Новоторжскую, Московско-Нижегородскую и Шуйско-Кинешемскую. Квартира в С.-Пб.

Б) управление Московско-Ростовской дороги с ветвями: к Моршанску и Саратову – наименовать Московским, и поручить этому Управлению надзор на дорогах: Московско-Вологодской, Московско-Рязанской, Рязанско-Козловской, Рязско-Сызранской, Егорьевской и Зарайской. Квартира в Москве.

В) управление С.-Петербурго-Варшавской дороги с ветвью к Либаве – наименовать Виленским, и ведению одного поручить дороги: С.-Петербурго-Варшавскую, Риго-Динабургскую, Динабург-Витебскую, Бресто-Граевскую, Либавскую, Митавскую, Больдеранскую и Мюльграбенскую. Квартира в городе Вильне.

Г) управление Московско-Киевской и Курско-Азовской дорог с Константиновской ветвью – наименовать Орловским, и поручить оному надзор на дорогах: Московско-Киевской, Витебско-Орловской, Орловско-Грязской, Ливенской и Рязско-Вяземской с ветвью на Елец. Квартира в городе Орле.

Д) управление Киево-Одесской дороги с ветвями к Харькову, Бердичеву, Волочиску и р. Пруту – наименовать Киевским, и ведению одного поручить дороги: Киево-Орловскую, Балто-Елисаветградскую с ветвями к Волочиску и через Кишинев к р. Пруту и Киево-Брестскую с ветвью к Радзивилову. Квартира в г. Киев.

Е) управление Вологодско-Ярославско-Московской и Московско-Брестско-Киевской дорог – наименовать Минским, и ведению этого управления поручить Московско-Брестскую и Ландварово-Роменскую ж.д. Квартира в г. Минск.

Вновь учреждаемые Управления наименовать:

Ж) Воронежским, коему поручить надзор на дорогах: Козлово-Воронежской, Воронежско-Ростовской, Грушевской, Козлово-Саратовской, Грязе-Царицынской с Урюпинскою ветвью и Волго-Донской. Квартира в г. Воронеж.

З) Харьковским, и ведению этого управления поручить дороги: Харьково-Елисаветградскую,

Знамянско-Николаевскую, Курско-Азовскую с Константиновской ветвью и Лозово-Севастопольскою. Квартира в г. Харьков

4. за изложенным разделением железных дорог на 8 ЖПУ, упразднить таковые управления дорог: а) Риго-Царицынской и Волго-Донской с Урюпинской ветвью и б) Шуйско-Кинешемской...».

Отже, у процесі реорганізації 1873 р. транспортної жандармерії у Російській імперії ЖПУ Московсько-Київської і Курсько-Азовської залізниць 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 жандармсько-поліційних управлінь залізниць: Київське ЖПУЗ зі штаб-квартирою у м. Київ (8 відділень, 182 унтер-офіцери), яке контролювало Московсько-Київську, частину Курсько-Харківсько-Севастопольської, Києво-Одеської залізниць та Харківське ЖПУЗ зі штаб-квартирою у м. Харків (8 відділень, 229 унтер-офіцери), якому були підвідомчі частина Курсько-Харківсько-Севастопольської, Харьково-Миколаївська, Знамянсько-Миколаївська залізниці.

Ці зміни в діяльності підрозділів транспортної жандармерії обумовили зміни у нормативно-правовій базі. У червні 1873 р. змінено статті 315, 318, 319 «Положення Головного управління Корпусу жандармів» (1867 р.), що визначали повноваження ЖПУЗ. Так, відтепер начальник ЖПУЗ зобов'язувався особисто здійснювати об'їзд підконтрольних йому територій 1 раз у два місяці (раніше 1 у місяць); крім нього додатковий об'їзд (1 раз на місяць) мали проводити дільничні офіцери ЖПВЗ. Важливу поправку було внесено до ст. 319, за якою жандарми ЖПУЗ мали виконувати свої функції у чітко визначеній для них новій залізничній адміністративній одиниці – залізничному районі, що, як зазначає старший ад'ютант Штаба ОКЖ полковник О. Федоров, охоплює одну або декілька залізниць, але з розрахунку, що контролювана територія жандармським полуправлінням залізниць не мала перевищувати 2000 верст (3340 км).

1875 р. Корпус жандармів реформовано в Окремий корпус жандармів (далі ОКЖ). Відповідно децю змінювались повноваження його інститутів. Так, згідно циркуляру № 52 від 5 грудня 1875 р., офіцери транспортної жандармерії, в разі необхідності проведення додаткових слідчих дій поза межами залізничного району, зобов'язані були передавати начальникам місцевого ГЖУ матеріали розпочатого попереднього розслідування.

(Далі буде)