

# ПЕРШІ ЗАЛІЗНИЦІ В УКРАЇНІ: З ІСТОРІЇ СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІЦІЇ\*

Ігор КОЛЯДА, 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

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 становила 369 осіб (контролювали Сумську ділянку Харківсько-Миколаївської залізниці, Донецьку кам'яновугільну залізницю), Київського – 2 відділення (всього вже діяло 10 відділень), 76 унтер-офіцери, загальна кількість яких становила 260 осіб (контролювали Фастівську залізницю з гілками на Шполю і Черкаси, Бендеро-Галацька військова залізниця. 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.

Друга половина 80-х рр. XIX 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 становила 10 920 верст, від загальної довжини залізничної мережі Російської імперії – 32 580 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 II; травень 1878 р. – вбито начальника Одеського ГЖУ Г. Гейкінга; 4 серпня 1878 р. вбито Шефа жандармів М. Мезенцева) та прийняттям царським урядом ряду законів, які посилювали боротьбу з поширенням революційного терору. Політичний терор змусив правоохоронні органи розробляти нові, ефективніші методи попередження терористичних актів.

1 вересня 1878 р. затверджено тимчасові «Правила об особьх мерах к ограждению общественного спокойствия» (діяли тимчасово до 1881 р.), які, порівняно 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, а 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.

25 вересня 1878 р. ЖПУЗ отримали таємний циркуляр № 137 шефа жандармів, у 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 адміністративне 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 за-свідчують 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».

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 Третє відділення, міністр внутрішніх справ стає Шефом ОКЖ, заступник міністра – командиром ОКЖ, на жандармерію покладено повноваження загальної поліції. У своїх спогадах сучасник тих подій А. Мартинов відмічав: «цей період для офіцерів транспортної жандармерії

\* Закінчення. Початок див. «Історія в рідній школі» № 4, 5, 2016.



став одним з найтяжчих та прикрих за весь час функціонування. Департамент поліції вимагав виконання численних приписів багаточисельних циркулярів, від виконання яких прямо залежала кар'єра військовослужбовця».

Зміни у діяльності міністерства внутрішніх справ та ОКЖ вимагали подальшого розмежування функцій ГЖУ та ЖПУЗ. Так, циркуляр міністра внутрішніх справ № 146 (від 26 січня 1881 р.) чітко визначав повноваження ГЖУ та ЖПУЗ: офіцери транспортної жандармерії, через специфіку своєї діяльності, 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 «оскорблених Их Величеств». 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.

Одним з найбільш пріоритетних завдань військовослужбовців транспортної жандармерії була організація безпечного пересування залізницею імператорської родини й вищих посадових осіб, яке покладалося на транспортну жандармерію, що значною мірою розширювало повноваження військовослужбовців ЖПУЗ. 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 «...всяких попыток причинить крушение или остановку поезда посредством заранее подготовленных работ, как-то: подведения мин, разборки пути, подкопа под земляным полотном, повреждение моста или трубы и проч.; ...покушение против безопасности проезда непосредственно перед проходом поезда, через укладку на рельсы каких-либо предметов или иными способами, могучими причинить сход поезда с рельсов... злоумышление непосредственно против лиц, следующих в поезде, без предварительных к тому приготовлений, например выстрелом». 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 очільника ЖПУЗ, а зону залізничного відчуження контролювала загальна поліція.

У 1885 р. затверджено «Загальний статут залізниць», який фактично став «спеціальним залізничним законом», що значно розширював повноваження транспортної жандармерії. Згідно з Гл. 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. «Статут» фактично визначив правове становище транспортної жандармерії, чітко окресливши сферу діяльності, обов'язки та взаємодію ЖПУЗ з іншими підрозділами імперської правоохоронної системи. Проте одним із 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 начальника 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: «...одно бессознательное присутствие жандармов на платформе станции не может представить достаточного ручательства в сохранении порядка и предупреждении или пресечении проступков, особенно если внимание их будет преимущественно обращено на поезд, а не на публику и что командир Корпуса признал недопустимым...». Згідно з циркуляром штабу ОКЖ від 28 серпня августа 1885 р. № 4390, «основное назначение железнодорожной полиции заключалось в обеспечении безопасности, правопорядка и благочиния в районе, отчужденном под железные дороги и их сооружения, т. е. как на пути, так и на станциях». Виконання цих обов'язків вимагало від військовослужбовців транспортної жандармерії «особенной зоркости и сметливости», преимущественно во время остановок на станциях пассажирских поездов, когда происходило наибольшее скопление людей; что представляло опасность возникновения случаев нарушения правопорядка и благочиния, а также совершения проступков и преступлений».

1885 р. вжито заходів щодо посилення кадрового складу офіцерів ЖПУЗ. Так, у листопаді 1885 р. до складу ЖПУЗ вводилась посада вахмістра, який призначався зі складу унтер-офіцерів. Його обов'язками було: ознайомлювати солдатський склад з наказами вищих командирів, проведення занять з унтер-офіцерами. За відсутності начальника відділення він мав пра-



во прочитувати 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.

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. Так, подальша розбудова Одеської, Катерининської, Знам'янсько-Миколаївської та Ромни-Кременчуцької, Харківсько-Лозово-Севастопольської залізниць потребували змін у статусі Кременчуцького відділення Харківського ЖПУЗ, що контролювало ділянку Голіцино–Єлисаветград (протяжність 163 версти), перетворення його у нове ЖПУЗ, якому підпорядковувалися б залізниця та залізничні райони, які були у віданні Харківського ЖПУЗ: Харків–Голіцино (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).

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 жанадармсько-поліційного нагляду було не випадковим, а визначалось географічним розташуванням, економічним та військово-стратегічним значенням міста.

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 (концентруючи увагу) на запобіганні терактів, спрямованих проти імператора та його родини під час подорожей залізницею. Компетенція транспортної жандармерії охоплювала практично всі сфери державного життя в організації безпеки на залізницях. Згідно «Зводу воєнних постанов» (вид. 1889 р.) на військовослужбовців транспортної жандармерії покладалися: «обязанности по предупрежде-

нию и расследованию преступлений; по охране внешнего порядка и общественной безопасности в районе железных дорог; по содействию другим органам в сфере охраны порядка и внутренней безопасности; по досмотру паспортов в некоторых портах Империи».

Подальша розбудова Києво-Брестської, Уманської, Ромни-Кременчуцької, Криворізької, Донецької, Тростянецької залізниць зумовила збільшення штату ЖПУЗ: Київського – на 2 відділення (усього в його складі вже діяло 12 відділень) та 30 унтер-офіцерів (загальна кількість яких становила 284 особи) й Харківського – на 3 відділення (усього в його складі вже діяло 9 відділень) та 66 унтер-офіцерів (загальна кількість яких становила 217 осіб).

У 90-х рр. XIX ст. із завершенням промислового перевороту та індустріалізацією Росія стає аграрно-індустріальною країною, увійшовши у п'ятірку наймогутніших держав світу. Зростання економічної могутності Російської імперії значною мірою визначалося розбудовою залізничної мережі за державний кошт (порівняно 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.). Швидкі темпи економічного піднесення, чисельне зростання пролетаріату, посилення міграція сільського населення, прискорена урбанізація (кількість міського населення упродовж 1860–1890 рр. зросла вдвічі), породжені суперечності між працею та капіталом, роботодавцями та найманими працівниками, новими економічними відносинами і консервативним самодержавством, посилювали поляризацію у середовищі інтелігенції, серед якої поширювалися радикально-політичні доктрини, формуючи в країні нову соціально-політичну атмосферу, яка характеризувалася розвитком революційного руху, утворенням партій радикального спрямування, що пропонували опиратися на робітничий клас та шляхом терору членів імператорської родини, сановників самодержавства і революційного захоплення влади розв'язати назрілі суспільно-політичні проблеми. Така ситуація визначила особливості у діяльності органів правоохоронної системи імперії, які прагнули консолідувати сили для боротьби проти антидержавницької діяльності різних екстремістських організацій та сил, але водночас чітко розмежували повноваження між ними.

Соціально-економічні й суспільно-політичні процеси, суспільні виклики, зростання рівня злочинності на залізничному транспорті потребували структурно-організаційних змін у діяльності транспортної жандармерії, які відповідали б реаліям індустріального суспільства, що формувалося на теренах Російської імперії й українських губерній зокрема. Як зазначав, у своїй



доповідній начальник штабу ОКЖ полковник Д. Зуєв («Мнение Начальника Штаба Отдельного корпуса жандармов по вопросу об изменении порядка организации и устройства жандармского полицейского надзора на железных дорогах». 1897) імператору Миколі II, структура жандармсько-поліційних управлінь залізниць, передбачена «Положенням» 1867 р., стала недостатньо ефективною й не відповідала реаліям, що склалися 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.

1897р. 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. Комісія, зокрема, мала нормувати порядок обрахування залізничних районів підконтрольних ЖПВЗ та ЖПУЗ, визначити нову організаційно-штатну структуру підрозділів ЖПУЗ, розробити правові механізми порядку взаємодії з іншими правоохоронними органами та залізничною адміністрацією. Так, проект начальника Штаба ОКЖ генерал-лейтенанта М. Петрова щодо реорганізації ЖПУЗ передбачав запровадження порядку, за яким окреме ЖПУЗ мало обслуговувати лише одну залізницю і мати у своєму складі 10-12 ЖПВЗ; а 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. Така структурна організація мала б поліпшити взаємодію політичної поліції і залізничної адміністрації. Проект передбачав також поділ ЖПВЗ, залежно від протяжності залізниць, 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 залізниць, яке збільшило б унтер-офіцерський склад на 347 військовослужбовців. Але після подання кошторису необхідного для проведення реформи,

який передбачав витрати у розмірі 24 853 руб. одноразово та 135 981 руб. щорічно, міністерством фінансів проект було відхилено.

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. 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 дублювали б повноваження поліції, та відсутністю механізмів забезпечення належного фінансування новоствореної інституції. При цьому міністру шляхів та сполучень М. Хілкову було рекомендовано посилити контроль за кадрами, політичною благонадійністю осіб при прийомі на роботу на залізницю.

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.

Разом з тим, необхідно відзначити, що у 1890-ті рр. відбувається подальша розбудова системи транспортної жандармерії в українських губерніях Російської імперії. 1893р. з Київського ЖПУЗ для контролю Одеської залізниці, яка входила до АТ Південно-Західних залізниць, було виокремлено Одеське ЖПУЗ (штаб-квартира в Одесі, 7 відділень, 183 військовослужбовців), якому з відомства Київського ЖПУЗ було передано під контроль такі райони та відділення: Одеса–Бірлуза (Одеське ЖПВЗ), Бірлуза–Жмеринка–Тростянець (Жмеринське ЖПВЗ), Бірлуза–Єлисаветград (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. У 1894 р. у зв'язку з подальшою розбудовою Харківсько-Балашовської (дозвіл на будівництво сполучення між ст. Куп'янськ Харківсько-Балашовської залізниці до ст. Лисичанськ Донецької залізниці) та Грязе-Царицинської залізниць та з метою посилення жандармсько-поліційного нагляду на залізницях (1 відділення – 200 верст), було сформовано Харківсько-Царицинське ЖПУЗ (штаб-квартира – м. Харків, 6 відділень, 120 військовослужбовців), яке контролювало Харківсько-Балашовську залізницю з гілкою на Калач та вилучену з-під підпорядкування Орлов-



ського ЖПУЗ Грязе-Царицинську залізницю. З 1893 р. по 1896 р. було збільшено штати Київського (12 унтер-офіцерів), Харківського (1 відділення, 1 вахмістр, 5 унтер-офіцерів), Харківсько-Царицинського (2 відділення, 2 вахмістри, 32 унтер-офіцери), Кременчуцького (28 унтер-офіцерів). 1897 р. на Московсько-Києво-Воронезькій залізниці було утворено Московсько-Київське ЖПУЗ зі штаб-квартирою в Москві.

Таким чином, станом на початок 1897 р. в Росії функціонувало більше 20 ЖПУЗ з них 5 ЖПУЗ (Київське, Харківське, Кременчуцьке, Одеське, та Харківсько-Царицинське) зі штаб-квартирами на території України, до складу яких входило 27 ЖПВЗ, які контролювали 6591,5 верст залізниць (11008 км) та одне – Московсько-Київське ЖПУЗ, штаб-квартира якого була поза межами українських губерній, являючи собою складові підрозділи централізованої системи органів політичної поліції в українських губерніях, централізація у діяльності яких продовжувалась, а повноваження чітко окреслювались та розмежовувались.

Посилення функцій транспортної жандармерії як політичної поліції в українських губерніях, на нашу думку, припало на період Першої Російської демократичної революції 1905–1907 рр., коли залізничники взяли найактивнішу участь у Всеросійському загальному жовтневому страйку 1905 р., виступивши у багатьох містах українських губерній (Катеринослав, Києві, Одесі, Миколаєві, Полтаві та ін.) організаторами загального страйку. У цей період на залізницях значно збільшилася кількість підривів залізничних мостів, мінувань і підривів 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 поліцейських управлінь залізниць, яку вони здійснювали у взаємодії з загальною поліцією, охоронними відділеннями, частинами регулярних військ і передбачала недопущення організації антиурядових виступів та вжиття запобіжних заходів щодо припинення розпочатих робітниками залізниць страйків, зокрема посилення пильності сищиків у 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.

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 дій усіх силових структур і відомств імперії та посиленої уваги до забезпечення безпеки на залізницях. У зв'язку з цим міністерство внутрішніх справ 14 серпня 1905 р. затвердило «Інструкцію по охроне императорских железнодорожных поездов при высочайших путешествиях» (скасована у березні 1914 р.), що доповнила «Інструкцію чином 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.). У § 2 нової «Інструкції» зазначалося: «...прийняття заходів з охорони безпеки залізничного шляху включаючи усі станції та залізничні будівлі у зоні відчуження надавалися виключно військово-службовцям ЖПУЗ». 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 поліцейських управлінь залізниць.

Революційні 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), Південно-Західної (Київ–ст. Ковель; Ковель–Володимир–Волинський) обумовили подальші структурні зміни в діяльності транспортної жандармерії в Україні.

У жовтні 1905р. реорганізовано Харківське ЖПУЗ, й утворено двоє нових ЖПУЗ: Катеринське 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 за залізничні лінії Миколаїв–Херсон, Білгород–Сумський під'їзний шлях з Апраксинською гілкою); Харківському ЖПУЗ – Харківсько-Балашовська, Єлець-Валуйська залізниця АТ «Південно-Східних залізниць» і Курсько-Харківсько-Севастопольська залізниця (з 1907 р. у складі АТ «Південні залізниця»). Частина Грязе-Царицинської залізниця, яка підпорядковувалась Харківсько-Царицинського ЖПУЗ, було передано Воронежському



ЖПУЗ (контролювало Грязе-Царицинську і Козлово-Воронежсько-Ростовську залізницю АТ Південно-Східних залізниць).

Нові суспільні виклики та соціально-економічні чинники вплинули і на збільшення штату підрозділів транспортної жандармерії в Україні. Упродовж 1905–1907 рр., як свідчать уперше опрацьовані нами архівні джерела, штат Київського ЖПУЗ зріс на 30 військовослужбовців, Московсько-Київського ЖПУЗ – на 8 осіб, Кременчуцького ЖПУЗ – на 34 особи, Одеського ЖПУЗ – на 37 осіб, Катерининського ЖПУЗ – на 24 особи.

Загалом, за нашими підрахунками, у період з 1897 р. по 1907 р. особливий штат Київського, Харківського, Кременчуцького, 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, в тому числі і в українських губерніях. Так, проект голови Державної ради Російської імперії, дійсного таємного радника В. Фріша (1905 р.) передбачав уніфікувати та об'єднати всі наявні правоохоронні інституції в єдиній імперській установі – Державній варті, підпорядкувавши її підрозділи на місцях безпосередньо губернаторам. При цьому передбачалась ліквідація транспортної жандармерії як окремого інституту.

Розуміючи, що країною управляти лише силою репресій не можливо, голова Ради міністрів П. Столипін запропонував свій проект реформування поліцейної системи імперії. І хоча проект поліцейної реформи так і не було затверджено Державною думою через нестачу коштів, проте після революційний періоду діяльності органів правоохоронної системи Російської імперії відзначений подальшою нормотворчою діяльністю. У цей період було розроблено і затверджено цілий ряд нормативно-правових актів, спрямованих на посилення функцій інституцій поліцейної системи Російської імперії, які мали вплив і на діяльність транспортної жандармерії. Так, 1906 р. – «Положення про районні охоронні відділення»; 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; 1908 р. – у штабі ОКЖ було запроваджено облік залізничних службовців, які скоїли або були підозрювані у політичній неблагонадійності.

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, удосконаленням 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 у яких становила 15,6 тис. км, діяло 6 ЖПУЗ у складі 54 відділень (54 штаб-квартири) з особовим штатом у 1533 військовослужбовці. До п'ятірки найбільших належало Київське ЖПУЗ (13 відділень, особовий склад 428 військовослужбовців). Крім того, військовослужбовці Катерининського, Харківського, Одеського та Московсько-Київського ЖПУЗ забезпечували безпеку на залізницях поза межами України.

Упродовж 1914–1917 рр., в 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).

Умови війни внесли свої корективи до повноважень військовослужбовців ЖПУЗ. Починаючи з літа 1914 р., жандарми ЖПУЗ, окрім звичних, завдань, мали здійснювати внутрішній 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 продуктами та речами першої необхідності), наглядати за санітарно-епідеміологічною ситуацією, попереджувати страйки, боротися зі спекуляцією, взаємодіяти з органами контррозвідки на місцях, організувати безпечне пересування військових і цивільних потягів, організувати евакуації вантажів особливого призначення, особового складу ОКЖ та їх родин.

Перша світова війна і Російська революція 1917 – 1921 рр., кардинально змінивши соціально-економічну та суспільно-політичну ситуацію, започаткували перехід Росії від самодержавної моделі «деспотичного типу» до ліберально-демо-



кратичної владної моделі. Тому політичні сили, що прийшли до влади в результаті повалення династії Романових, вбачаючи своїм завданням утвердження у суспільстві 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, існування яких було її уособленням і викликало найбільше суспільне невдоволення. Так, рішеннями Тимчасового уряду від 4 березня 1917р., 6 березня 1917р., 16 квітня 1917р., транспортна жандармерія ліквідувалась, її військовослужбовці «офицеры и нижние чины упрздненного отдельного корпуса жандармов (включая и железнодорожную жандармскую полицию) немедленно передавались на учет подлежащих воинских начальников для назначения в армию», а функції та повноваження надавались «некоторым служащим частных железных дорог, в зависимости от занимаемых ими должностей, особые права по обеспечению на железных дорогах безопасности и порядка, на основании особых правил, приложенных к статье 7 отдела 1 положения Совета Министров 16 сентября 1916 года «Об осуществлении некоторых постановлений о службе на казенных железных дорогах»; діловодство «архивы, дела и переписку губернских, областных и городских жандармских управлений, охранных отделений, розыскных пунктов, жандармских полицейских управлений железных дорог и отделений сих последних управлений, касающиеся строевой и хозяйственной части передать подлежащим уездным воинским начальникам. Все архивы, дела и переписку политического и общеуголовного характера перечисленных учреждений передать прокурорам окружных судов. Все дела и переписку, касающиеся неприятельского шпионства, передать в штабы военных округов».

Ліквідація Тимчасовим органом 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. Відповідно, організаційно-правова форма забезпечення безпеки на залізницях залежала не тільки від того, якій політичній партії належав контроль над ЖПУЗ, а навіть над ЖПВЗ. Аналіз архівних джерел дає змогу виділити такі форми охорони правопорядку та організації безпеки й боротьби зі злочинністю на залізницях: а) бойові та охоронні дружини (в основному з членів партії соціалістів-революціонерів); б) загони Червоної гвардії (в основному члени партії соціал-демократів (біль-

шовиків)); в) загони військової охорони, сформовані военними комендантами та начальниками гарнізонів; г) загони військової міліції, сформовані із військослужбовців, що проходили реабілітацію після поранення перед відправленням на фронт; д) транспортна міліція, що створювалась у двох формах: як штатний підрозділ при фінансуванні власника залізниці та як форма міліційної повинності; е) вартова охорона.

Таке різноманіття інституцій та підрозділів на залізницях негативно позначились на їхньому функціонуванні, забезпеченні безпеки руху та дотримання правопорядку. На залізничному транспорті різко зросли всі види злочинів: проти прав особистості, проти права власності на вантаж, його збереженості, проти об'єктів залізничного транспорту, в тому числі зросли злочини серед самих залізничників. І, найголовніше, 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.

Прихід більшовиків до влади (жовтневий переворот 1917р.) та реалізація ними завдання утвердження державної моделі у формі диктатури пролетаріату в умовах розгортання громадянської війни обумовив відновлення радянським керівництвом централізованої системи управління та контролю над залізницями, системи правоохоронних органів, які забезпечили безпеку на залізничному транспорті. У своїй політиці більшовицьке керівництво, не знайшовши нічого нового, повертається до перевіреної історичним досвідом моделі організації правопорядку на залізничному транспорті російським самодержавством, запровадивши транспортну міліцію (декрет РНК «Об учреждении Всероссийской междуведомственной чрезвычайной комиссии по охране дорог» (30 січня (12 лютого) 1918 р.); декрет РНК «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности» (23 березня 1918 р.), декрет ВЦИК «Об организации железнодорожной милиции и железнодорожной охраны», Положення «О железнодорожной охране» і «О рабоче-крестьянской железнодорожной милиции» (18 лютого 1919 р.)).

Отже, 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, що припав на кінець XVIII ст. – першу чверть XIX ст. і характеризувався існуванням розрізнених поліцейських, військових підрозділів та відсутністю єдиного централізованого управління ними. Суспільно-політичні виклики



20–40-х рр. XIX ст. в країнах Західної Європи, у самій Росії, соціально-економічні зрушення у європейській економіці, розгортання промислового перевороту в Росії, широке залізничне будівництво, породжені ним управлінські й соціальні проблеми, подальша централізація державного управління на всіх рівнях сприяли інституалізації (виокремленню) в окремих структурних воєнізованих підрозділах в системі політичної поліції – транспортної жандармерії, яка упродовж 1844–1867 рр. функціонувала як жандармські ескадрони або окремі залізничні команди у відомстві міністерства шляхів сполучень (у підпорядкуванні цивільного відомства), 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 у правоохоронній сфері, пов'язані оформлення транспортної жандармерії упродовж 1867–1873 рр. в окремих воєнізованих підрозділах в системі ОКЖ та безпосередня поява її підрозділів в Україні, зокрема 1868 р. розпочинають свою діяльність жандармсько-поліцейні управління залізниць (ЖПУ Курсько-Київської залізниці, та ЖПУ Києво-Одеської залізниці), які упродовж 1873–1887 рр. у зв'язку з 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 із 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 війни, коли, крім основних функцій (нагляд за за-

лізницею, 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 залізницях; надавали необхідну допомогу біженцям (перевезення, розміщення, охорона пунктів перебування, своєчасне забезпечення продовольством), організували 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 Окремого Корпусу жандармів.

Отже, в Україні упродовж другої половини XIX – початку XX ст. транспортна жандармерія організаційно оформлюється як складова єдиної централізованої системи спеціальних правоохоронних органів Російської імперії.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Полное собрание законов Российской империи. Собрание Второе. Т. XLVI. Отделение 2. 1874. – № 49615. – СПб. : Тип. II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1874. – 877 с.
2. Полное собрание законов Российской империи. Собрание Второе. Т. II. 1827 г. – № 1062. – СПб. : Тип. II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1830. – 1561 с.
3. Полное собрание законов Российской империи. Собрание Второе. Т. XI. Отделение 2. 1836 г. – № 9355. – СПб. : Тип. II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1837. – 893 с.
4. 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.
5. 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.
6. 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. – 308 с.



7. 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.

8. 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.

9. Справочная книжка для нижних чинов Жандармских полицейских управлений железных дорог / Сост. полковник Федоров. – СПб. [Б.и.], 1903 – 520 с.

10. Справочная книжка для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог / Сост. Л. А. Тимофеев. – СПб. : [Б.и.], 1895. – 458 с.

11. Антология сыска : от полиции к внешней разведке [В 14 т.] / Гос. НИИ МВД Украины [и др.]. – К. : Знання України, 2006. – Т. 3 : Сыщики о сыске : криминальные истории / сост. : В. Н. Чисников, С. Г. Лаптев, 2009. – 755 с.

12. Борисов А. Полиция и милиция России : страницы истории / А. Борисов, А. Дугин, А. Малыгин. – М. : «Наука», 1995. – 316 с.

13. Вергун С. Жандармські поліцейні управління залізниць в українських губерніях Російської імперії в умовах реформ 60-х рр. XIX ст. / С. Вергун, І. Коляда // Науковий вісник Національного університету ім. Лесі Українки. – Луцьк, 2012 р. – С. 28–33.

14. Вергун С. Транспортна жандармерія доби «Великих реформ» у Російській імперії / С. Вергун // Гуржівські історичні читання. Черкаси : ЧНУ ім. Б. Хмельницького, 2013. – Вип. 6. – С. 348–354.

15. 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. Вип. 68. – С. 15–21.

16. Зайончковський П. А. Кризис самодержавия на рубеже 70-80 гг. XIX в. / П. А. Зайончковский. – М. : издательство Московского университета, 1964. – 508 с.

17. Зайончковський П. А. Правительственный аппарат самодержавной России в XIX в. / П. А. Зайончковський. – М. : «Мысль», 1978. – 288 с.

18. Перегудова З. И. Политический сыск России 1880–1917 / З. И. Перегудова. – М. : Росспэн, 2013. – 515 с.

19. Пиотровский В. Полиция Российской Империи / В. Пиотровский, В. Кудрявцев, Р. Очкур. – СПб. : Астрель-СПб, 2005. – 280 с.

20. Політичний терор і тероризм в Україні XIX–XX ст. : Історичні нариси / НАН України; Інститут історії України / Відп. ред. В. А. Смолій. – К. : Наук. думка, 2002. – 952 с.

21. Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во II половине XIX века / А. М. Соловьева. – М. : Наука, 1975. – 315 с.

22. [http://gazeta.dt.ua/SOCIETY/chavunka\\_yaka\\_zminila\\_svit\\_zarodzhennya\\_i\\_stanovlennya\\_zaloznits\\_v\\_ukrayini.html](http://gazeta.dt.ua/SOCIETY/chavunka_yaka_zminila_svit_zarodzhennya_i_stanovlennya_zaloznits_v_ukrayini.html)

## УВАГА, ПЕРЕДПЛАТА!

### ІНОЗЕМНІ МОВИ В ШКОЛАХ УКРАЇНИ

Науково-методичний журнал

У виданні публікуються офіційні інформаційні матеріали МОН України, висвітлюються сучасні методичні тенденції, а також досвід провідних науковців і вчителів, нові технології вивчення іноземних мов, пропонуються розробки уроків, сценарії позаурочних заходів

ВИХОДИТЬ 6 РАЗІВ НА РІК

ПЕРЕДПЛАТНИЙ ІНДЕКС 68831

