

RU

Деятельность железнодорожной жандармерии России по охране императорских поездов во второй половине XIX – начале XX столетия

Колпаков П. А.

Аннотация. Цель исследования – реконструкция исторического опыта служебной деятельности жандармской железнодорожной полиции по обеспечению безопасности движения императорских поездов в условиях обострения революционной угрозы в Российской империи. В статье рассмотрены проблема организации сил, привлекавшихся к охранению экстренных поездов особой важности, а также значение железнодорожной полиции в их координации. Отмечена инертность властей в укреплении мер охраны царя на стальных магистралях в период правления императора Александра II. Выявлены решения, направленные на повышение степени защищенности царских поездов при Александре III. Определены роли дворцовой и общей полиции, войсковых частей, жандармерии в обеспечении безопасности проезда императорских составов. Научная новизна исследования определяется введением в научный оборот материалов делопроизводственной переписки жандармских полицейских управлений железных дорог, выявленных в Государственном архиве Российской Федерации. Привлеченные источники позволили расширить научное знание о принимавшихся мерах пропускного контроля, проверок объектов железнодорожной инфраструктуры и проживавших поблизости от «чугунки» обывателей в период проездов императора. Раскрыта организующая и координирующая роль железнодорожных жандармов в отношении привлекавшегося на охрану личного состава войсковых частей. Предложен авторский подход к структурированию системы охраны экстренных поездов особой важности, в которой выделены контуры безопасности царских составов: внутренний – непосредственно в поезде, внешние – в пределах зоны, отчужденной под железнодорожные линии, а также на прилегавших к ней территориях. В результате исследования установлено, что совершение в 1881 г. народовольцами террористического акта, прервавшего жизнь Александра II, повлекло значительные изменения в подходах к обеспечению персональной безопасности императора и членов августейшей семьи. Преобразования затронули охрану царя в периоды его передвижений по железным дорогам. Количество привлекавшихся сил к обеспечению безопасности высочайших проездов было увеличено. Деятельность железнодорожной жандармерии в части охраны царя подверглась детальной регламентации, полномочия ее чинов были расширены, а надзорные правила – ужесточены. Принятыми правительством мерами удалось добиться того, что подрыв свитского поезда в 1879 г. остался в истории единственным совершенным покушением на царя на железных дорогах России.

EN

Activities of the Russian railway gendarmerie in protecting imperial trains in the second half of the 19th and early 20th centuries

P. A. Kolpakov

Abstract. The purpose of the study is to reconstruct the historical experience of the operational activities of the gendarme railway police in ensuring the traffic safety of imperial trains amidst the escalating revolutionary threat in the Russian Empire. The article examines the problem of organizing the forces involved in guarding emergency trains of special importance, as well as the significance of the railway police in their coordination. The inertia of the authorities in strengthening security measures for the Tsar on the railways during the reign of Emperor Alexander II is noted. The decisions aimed at increasing the level of protection for royal trains under Alexander III are identified. The roles of the Palace and General Police, military units, and the Gendarmerie in ensuring the safe passage of imperial trains are determined. The scientific novelty of the study is determined by introducing into scientific discourse administrative correspondence of the gendarme police departments of the railways, uncovered in the State Archive of the Russian Federation.

The consulted sources made it possible to expand scientific knowledge regarding access control measures, inspections of railway infrastructure facilities, and residents living near the railway during the Emperor's travels. The organizing and coordinating role of the railway gendarmes regarding military personnel deployed for security duty is revealed. The author proposes an approach to structuring the security system for emergency trains of special importance, highlighting the security contours for royal trains: an inner contour directly inside the train, and outer contours within the railway right-of-way as well as adjacent territories. As a result of the study, it was established that the 1881 terrorist act committed by members of *Narodnaya Volya* (People's Will), which claimed the life of Alexander II, led to significant changes in approaches to ensuring the personal safety of the Emperor and members of the Imperial family. Transformations affected the protection of the Tsar during his travels by rail. The size of the forces deployed to ensure the safety of royal journeys was increased. The activities of the railway gendarmerie regarding the protection of the Tsar underwent detailed regulation, the powers of its officers were expanded, and supervisory rules were tightened. Through the measures taken by the government, the bombing of the retinue train in 1879 remained in history as the only executed assassination attempt on the Tsar on the railways of Russia.

Введение

Актуальность темы исследования определена связью проблем обеспечения безопасности железных дорог в Российской империи во второй половине XIX – начале XX столетия и современных угроз стабильному функционированию транспорта вследствие осуществления намеренной диверсионной деятельности.

Утвержденной Распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р «Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» декларируется зависимость от состояния и качества работы железнодорожного транспорта возможностей государства защищать национальный суверенитет и безопасность страны, обеспечивать потребности в перевозках и создавать условия для выравнивания социально-экономического развития регионов (Стратегия развития железнодорожного транспорта..., <https://mintrans.gov.ru/documents/1/1010>).

Обширность и сложность системы железных дорог России, функционирование которой обеспечивается синхронным и стабильным течением множества процессов, обуславливает ее уязвимость к действиям, направленным на повреждение и уничтожение инфраструктуры и подвижного состава. На сегодняшний день диверсии активно используются деструктивными элементами для нарушения военных перевозок и логистики движения грузов гражданского назначения. Такие действия влекут срывы снабжения армии и ущерб национальной экономике.

С диверсионными вызовами на стальных магистралях Российская империя столкнулась в период нарастания волны революционного террора. Первым прецедентом такого рода стал подрыв свитского поезда в 1879 г. (Литвинов, Балан, Литвинова, 2016, с. 80). Террористический акт на железной дороге стал очередным шагом революционеров, направленным на подрыв монархического строя России. Обострение угроз революционного террора дало импульс к укреплению охранных мер на «чугунке». Таким образом, с учетом уязвимости железных дорог к диверсиям, а также вследствие значимости обеспечения безопасности поездов обращение к историческому опыту железнодорожной жандармерии является востребованным и актуальным.

Для достижения поставленной цели исследования необходимо последовательно решить следующие задачи:

- определить обстоятельства, по которым было допущено покушение на Александра II на железной дороге в 1879 г.;
- изучить меры укрепления охраны царских поездов после убийства Александра II в 1881 г.;
- определить круг задач, возложенных на чинов железнодорожной жандармерии по обеспечению безопасности высочайших проездов;
- проанализировать взаимодействия железнодорожных жандармов с дворцовым ведомством, общей полицией и войсковыми командами при организации охраны императорских поездов.

Методологические основы исследования определяются фундаментальными принципами исторической науки: историзма, научной достоверности и объективности. Процесс организации обеспечения безопасности императоров при передвижении по стальным магистралям рассмотрен с позиции системного подхода как сложный комплекс согласованных действий, предпринимавшихся различными частями государственного аппарата. Историко-генетический метод исследования позволил рассмотреть меры, направлявшиеся на усиление защищенности экстренных поездов чрезвычайной важности, последовательно, в хронологическом порядке их реализации. Идеографический метод был использован для раскрытия содержания мер безопасности царских поездов.

Материалом для исследования выступил комплекс делопроизводственных документов железнодорожной жандармерии, выявленных в фондах 59 «Московское жандармское полицейское управление железных дорог», 75 «Московско-Камышинское жандармское полицейское управление железных дорог», 76 «Московско-Киевское жандармское полицейское управление железных дорог», 77 «Московско-Рижское жандармское полицейское управление железных дорог», 110 «Штаб Отдельного корпуса жандармов», 126 «Петроградское жандармское полицейское управление железных дорог», 495 «Жандармское полицейское управление Финляндских железных дорог» Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ). Кроме того, для освещения восприятия принимавшихся мер охраны современниками были привлечены воспоминания дворцового коменданта, генерал-майора свиты В. Н. Войекова (1995) и флигель-адъютанта Николая II полковника А. А. Мордвинова (2014).

Теоретическая база исследования основывается на достижениях отечественной историографии. В целом необходимо отметить свойственный для исторической науки акцент на исполнении жандармами функций политической полиции, сформировавшийся в советский период и сохранившийся на современном этапе. Вследствие этого жандармская железнодорожная полиция, до начала XX столетия концентрировавшаяся на охране порядка и противодействии общеуголовной преступности, долгое время находилась на периферии исследовательского внимания, «в тени» исторического пути губернских жандармских управлений и охранных отделений. Первые специальные исследования по железнодорожной жандармерии появляются в начале 2000-х годов (Гончарова, 2000; Кузнецов, 2010; Мамлеева, 2010; Санин, 2017). В рамках историографии железнодорожной жандармерии сложилось историко-правовое и региональное направления. Вместе с этим многообразие направлений ее деятельности определяет необходимость дальнейшего углубления научного знания об истории организации и службы железнодорожных жандармов.

Теоретическую базу настоящего исследования участия жандармов в охране царских поездов составили труды, посвященные истории Корпуса жандармов (Григорьев, Колоколов, 2007), министерств внутренних дел (Министерство внутренних дел..., 1901) и императорского двора (Зимин, 2011b), организации государственной охраны (История органов..., 2011; Яковлев, 1926), а также работы, в рамках которых были рассмотрены вопросы подготовки революционерами покушений на императора на стальных магистралях (Литвинов, Балан, Литвинова, 2016; Литвинов, Нудин, Литвинова, 2019) и меры противодействия им (Зимин, 2011a; Леонтьев, 1902; Рассказов, Гучетль, 2014).

Практическая значимость исследования состоит в использовании его материалов в рамках преподавания курсов «История спецслужб России» и «История военного дела и вооружения России» в Российском университете дружбы народов имени Патриса Лумумбы для студентов, обучающихся по направлениям подготовки бакалавриата 46.03.01 «История» и магистратуры 46.04.01 «Россия в истории и в современном мире». Кроме того, материалы исследования могут быть привлечены для составления курсов по истории правоохранительных органов и государствоведению, а также для занятий с личным составом подразделений транспортной полиции и Росгвардии в рамках информационно-воспитательной и культурно-досуговой работы.

Обсуждение и результаты

История специальной жандармской железнодорожной полиции в Российской империи берет свое начало в 1843 г., когда состоявшим при Главном управлении путей сообщения и публичных зданий генерал-майором Э. А. Белосельским-Белозерским был инициирован вопрос о полицейском надзоре на строящейся линии между Санкт-Петербургом и Москвой (Постройка и эксплуатация Николаевской..., 1901, с. 14-17). Официально жандармский эскадрон на «чугунке» между двумя столицами был учрежден 27 апреля 1846 г., прежде жандармы находились на сооружавшейся дороге в статусе откомандированных (ГАРФ, ф. 110, оп. 2, д. 1164, л. 1). В дальнейшем жандармский надзор распространялся на вводившиеся в эксплуатацию железные дороги, а «синие мундиры» выполняли задачи по охране порядка и противодействию преступности в их пределах.

4 апреля 1866 г. стало поворотной датой в истории России. Покушение на императора Александра II, совершенное Д. В. Каракозовым, положило начало волне революционного террора. Несмотря на остроту надвигавшейся опасности монархическому строю государства и лично императору, преобразования в организации обеспечения безопасности самодержца проводились чрезвычайно медленно. К 1875 г. полицейские власти так и не выработали конкретного решения о распределении полномочий при обеспечении безопасности следования высочайших особ по железным дорогам. Циркуляром за подписью шефа жандармов генерал-адъютанта А. Л. Потапова было дано предписание начальникам жандармских полицейских управлений железных дорог (далее – ЖПУ ЖД) в случае присутствия при организации охраны царских поездов местного губернатора, а в столицах – градоначальника или обер-полицмейстера, выполнять их указания, согласуясь при этом с нормативными актами жандармского корпуса. Во всех других обстоятельствах начальникам ЖПУ ЖД следовало распоряжаться «вполне самостоятельно всеми полицейскими действиями, направляя их к лучшему охранению порядка и тишины по собственному усмотрению» (ГАРФ, ф. 495, оп. 1, д. 9, л. 12-12 об.). Инертность в принятии мер была оплачена очень дорогой ценой.

Полицейская власть стала основным объектом ударов революционного террора. В 1878 г. тяжело ранен петербургский градоначальник Ф. Ф. Трепов, убиты жандармский офицер Г. Э. Гейкинг, агент полиции А. Г. Никонов, шеф жандармов генерал-адъютант Н. В. Мезенцов. В 1879 г. волна террора продолжала нарастать. Его целями оставались полицейские власти и император (Григорьев, Колоколов, 2007, с. 183-185).

Покушение, совершенное 19 ноября 1879 г., в значительной степени отличалось от предпринятых одиночками Д. В. Каракозовым, А. И. Березовским и А. К. Соловьевым: взрыву поезда с императорской свитой предшествовала длительная подготовка народовольцев, которая оставалась незаметной как для полиции, так и для жандармерии.

После отдыха императорской семьи летом 1879 г. был запланирован маршрут возвращения: из Севастополя морем до Одессы, а оттуда по «чугунке» Александр II должен был выехать в столицу. Этот замысел организации пути самодержца стал известен «Народной воле». Для закладки заряда под железнодорожное полотно и приведения в действие смертоносной машины во время проезда царского поезда террористу М. Ф. Фроленко, использовавшему подложные документы, удалось устроиться сторожем на Одесскую железную дорогу. План не был воплощен вследствие изменения маршрута Александра II по причине непогоды. Прогулка на яхте

была отменена, о чем информация также достаточно быстро поступила к террористам. Началась подготовка диверсии под городом Александровском. И вновь во время изготовления динамита, корпусов бомб, их перевозки, бурения железнодорожной насыпи и прокладки проволоки террористы не были раскрыты. По случайной во время прохождения царского поезда по участку, на котором была заложена бомба, взрыва не произошло. Свои намерения террористы реализовали 19 сентября 1879 г. на линии Московско-Курской железной дороги. Всего в трех километрах от станции «Москва» им удалось провести сложные инженерные работы и отрыть к дороге тоннель длиной в 47 метров (Литвинов, Балан, Литвинова, 2016, с. 76-80). Из-за изменения порядка следования состава с императором и другого – со свитой, террористами был осуществлен подрыв последнего (Литвинов, Нудин, Литвинова, 2019, с. 77).

В 1881 г. взошедший на престол император Александр III после того, как террористы убили его отца, Александра II, начал активные преобразования охранительной системы государства, распространившиеся в том числе и на организацию следования экстренных поездов чрезвычайной важности. Императором было утверждено «Положение о мерах к охранению государственного порядка и общественного спокойствия», предусматривавшее объявление местности его пребывания в положении усиленной охраны (История органов..., 2012, с. 101). 6 апреля 1882 г. утверждено положение о железнодорожной инспекции. В ее ведение был передан учрежденный в 1876 г. 1-й железнодорожный батальон (Яковлев, 1926, с. 79, 113). Исключительно его силами осуществлялось обслуживание эшелонов литер «А» – императорского и литер «Б» – свитского. Вскоре полномочия по охране царя были распределены между начальником железнодорожной инспекции, отвечавшим за внешнюю охрану железнодорожных путей и подвижного состава; прикомандированным от министерства путей сообщения инженером, в компетенции которого находилась техническая часть; и начальником дворцовой полиции, надзиравшим за порядком в царском поезде. С 1882 г. для обеспечения проезда эшелонов литер «А» и литер «Б» задействовались войска, стягивавшиеся для наблюдения за железнодорожным полотном для предупреждения диверсий. Привлекавшиеся к исполнению этой обязанности чины поступали в подчинение офицерам жандармской железнодорожной полиции (Зимин, 2011, с. 40).

Примечательно, что первоначально предложение о стягивании войск к стальным магистралям во время царских поездок было воспринято в министерстве императорского двора со значительным сомнением (Расказов, Гучетль, 2014, с. 89). Однако после принесения 2 марта 1881 г. 1-м железнодорожным батальоном присяги Александру III командовавший указанной частью подполковник Л. М. Альбертов через графа И. И. Воронцова-Дашкова, вскоре получившего пост министра императорского двора и уделов, подал записку с соответствующим предложением. Инициатива была поддержана монархом (Леонтьев, 1902, с. 21). Впервые обеспечение безопасности царского поезда в условиях перемещения к железным дорогам войск было опробовано в 1882 г. во время поездки Александра III на промышленную выставку в Москву (Зимин, 2011b, с. 494).

6 апреля 1882 г. по всеподданнейшему докладу генерал-адъютанта П. А. Черевина, занимавшего в 1880-1881 гг. должность товарища министра внутренних дел и в течение девяти лет руководившего осуществлявшим охрану императора собственным его императорского величества конвоем, должность начальника железнодорожной инспекции была упразднена (Леонтьев, 1902, с. 21).

Не исключено, что П. А. Черевину не по нраву пришлось инициативность Л. М. Альбертова, не согласовавшего свой проект с ним (Зимин, 2011, с. 40). Последствием ослабления позиции Л. М. Альбертова стало то, что административный вес жандармской полиции в вопросах обеспечения безопасности полосы железнодорожного отчуждения начал возрастать относительно влияния войсковых начальников. 20 августа 1882 г. была утверждена «Инструкция чинам Жандармских полицейских управлений железных дорог для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности и наблюдения за населением, проживающим на земле, отчужденной под железные дороги», ставшая первой в ряду специальных документов, регулировавших обеспечение безопасности проезда императорского поезда жандармами (Инструкции чинам..., 1999, с. 54-59).

Повышение значимости жандармской полиции в части внешней защиты литерных поездов, а также увеличение сил и средств, привлекавшихся к выполнению этой задачи, определили потребность в дополнительной регламентации служебной деятельности железнодорожных жандармов. 7 апреля 1883 г. министром внутренних дел и шефом жандармов графом Д. А. Толстым была утверждена «Инструкция чинам Жандармских полицейских управлений железных дорог для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности и наблюдения за населением, проживающим на земле, отчужденной под железные дороги». Документ закреплял обязанность станционных жандармов наблюдать не только собственно за вверенным пунктом, но и за прилегающими к нему участками пути со всеми сооружениями. Опыт совершенной 19 сентября 1879 г. народовольцами диверсии на Московско-Курской железной дороге указывал на необходимость контроля за работами на «чугунке». Для того чтобы «работы сии не производились тайно и не могли бы служить какому-либо злоумышлению», инструкция предписывала иметь постоянное наблюдение за всеми возведенными и строившимися объектами и земляными работами. Еще одной предупредительной мерой являлось ведение списков лиц, проживавших в пределах вверенного жандарму участка, а также регулярное посещение мест, требовавших его особенно бдительного внимания (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 157, л. 6 об.-7). В частности, таковыми являлись, при наличии на станции, императорские покои и смежные с ними парадные и другие нежилые комнаты. Ремонт в этих помещениях разрешалось осуществлять исключительно в присутствии лица, определенно-го начальником ЖПУ ЖД (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 157, л. 7).

Указанная мера была направлена на предупреждение закладки бомбы и ее маскирования в процессе проведения работ. Преследуя эту же цель, в 1882 г. главный начальник охраны его императорского величества генерал-адъютант П. А. Черевин обратился к министру путей сообщения генерал-адъютанту К. Н. Посьету

с просьбой о передаче императорских комнат железнодорожных вокзалов, а также подвалов под ними в исключительное ведение ЖПУ ЖД. Кроме того, было предложено подчинить находившихся при этих комнатах истопников и сторожей чинам жандармской железнодорожной полиции. Не встретив препятствий к удовлетворению ходатайства П. А. Черевина, К. Н. Посыет сделал соответствующее распоряжение по указанному вопросу (ГАРФ, ф. 77, оп. 1, д. 6, л. 11).

При получении извещения о предполагаемом проходе экстренного поезда чрезвычайной важности в пределах участка ответственности начальник ЖПУ ЖД стягивал на линию, включенную в царский маршрут, возможно большое число подчиненных. В случае необходимости он мог входить в сношения со штабом Корпуса жандармов о выделении дополнительных сил; с местным губернатором – о призыве к участию в охране местных жителей с указанием необходимой их численности (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 157, л. 7-8 об.). Для установления потребностей в командировании дополнительного числа жандармских чинов в районы, требовавшие усиления, начальники ЖПУ ЖД направляли предписания руководителям подчиненных отделений о представлении ими сообщений в этом отношении (ГАРФ, ф. 75, оп. 1, д. 98, л. 11). Сведения оформлялись начальниками отделений в таблицы, в них указывались участки, на которые требовалось направить дополнительные силы (например, Калуга – Алексин, 157-225 версты), и место предполагавшегося их пребывания (ГАРФ, ф. 75, оп. 1, д. 98, л. 17).

После концентрации сил на принимавшейся под усиленную охрану линии составлялся список обязанных присутствовать на пути следования экстренного поезда. Указанные лица снабжались специальными билетами, которые изымались после прохождения эшелона. Каждый случай утраты такого документа подлежал расследованию начальником жандармского отделения (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 157, л. 7-8 об.). Бланки билетов направлялись ЖПУ ЖД в отделения, исходя из заявленных потребностей (ГАРФ, ф. 75, оп. 1, д. 98, л. 75-75 об.).

Получение каким-либо способом билета открывало доступ потенциальному террористу к железной дороге. Опасность представляло то, что революционеры добились больших успехов в подделке разного рода документов. Завладев билетом, злоумышленники могли его «размножить». Защитной мерой становилось их изготовление на бумаге разных цветов, что, очевидно, также не являлось непреодолимым препятствием. В день прохода экстренных поездов лица, не имевшие заверенных железнодорожным жандармом билетов, к линии не допускались (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 157, л. 11 об.). Отдельными управлениями железных дорог организовывалось фотографирование рабочих и служащих. Наличие подшитой к удостоверению фотографической карточки и скрепление бечевки или нити на обороте бланка сургучной печатью усложняло подделку документа (ГАРФ, ф. 76, оп. 1, д. 58, л. 122).

Не имевшие допуска на «чугунку» в день проезда железнодорожные рабочие сосредотачивались в казармах, за которыми закреплялся жандармский унтер-офицер. В случае необходимости экстренных работ ему надлежало сопровождать рабочих до места их проведения и обратно в казармы (ГАРФ, ф. 59, оп. 1, д. 733, л. 1). Билеты, наравне с железнодорожными служащими, должны были иметь все чины общей полиции, привлеченные к обеспечению безопасности следования царского эшелона (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 160, л. 2).

Во время остановки состава подходить к нему железнодорожной прислуге без соответствующего указания запрещалось. Обслуживание поезда производилось кондукторами, смазчиками, осматривщиками и слесарями, сопровождавшими его. Предупреждение манипуляций с поездом посторонними лицами возлагалось на следовавшего в пределах своего участка с эшелоном начальника ЖПУ ЖД, у которого находился список допущенных к работам (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 157, л. 11 об.). Каждый начальник ЖПУ ЖД в конце вверенного ему отрезка царского маршрута завершал сопровождение и передавал список агентов следующему ответственному жандармскому офицеру (ГАРФ, ф. 76, оп. 1, д. 238, л. 6 об.).

Вся прислуга экстренного поезда чрезвычайной важности проходила проверку в знании материальной части состава – «благонадежности технической» – со стороны управляющего и инспектора дороги. Кроме того, в отношении привлекавшихся в царский поезд железнодорожников не должно было быть компрометирующих сведений, в чем удостоверяться жандармская железнодорожная полиция (ГАРФ, ф. 76, оп. 1, д. 238, л. 6 об.).

Перечни железнодорожных агентов, которым надлежало находиться на станциях, а также сопровождавших царский поезд представителей дорожной администрации, осуществлявших надзор за надлежащим функционированием всех служб «чугунки», направлялись в адрес начальников ЖПУ ЖД органами управления железных дорог секретными отношениями (ГАРФ, ф. 77, оп. 1, д. 1015, л. 11-12). Секретность была необходима для предупреждения изготовления поддельных документов на имя имевшего допуск на железную дорогу агента. Особое внимание уделялось связи. Почта и телеграф во второй половине XIX – начале XX в. несколько раз меняли ведомственную принадлежность, находясь в разное время в ведении обособленного главного начальства, министерства почт и телеграфов и МВД (Министерство внутренних дел..., 1901, с. 152-154). Сведения о направлявшихся на станции для приема и передачи депеш с императорского поезда чинах передавались подразделениями ответственных органов власти в адрес задействованных в обеспечение поезда ЖПУ ЖД (ГАРФ, ф. 75, оп. 1, д. 120, л. 332).

С 1882 г. министерство внутренних дел по согласованию с дворцовым комендантом отказалось от практики командирования специальных телеграфных контролеров на железные дороги во время высочайших путешествий. Прием же с экстренных поездов чрезвычайной важности телеграмм, подлежавших передаче по проводам государственного телеграфа, в том числе сообщений на иностранных языках, прием которых до сих пор возлагался на телеграфных контролеров, по новым правилам производился чинами почтово-телеграфных и телеграфных учреждений (по преимуществу самими начальниками этих учреждений) в тех пунктах, где таковые имелись. В Москве, например, во исполнение этого распоряжения начальники

телеграфных контор, функционировавших при вокзалах города, получили указание немедленно являться на вокзалы ко времени прибытия литерных поездов для принятия с них телеграмм и передачи по назначению лично. Они были снабжены специальными удостоверениями. Список телеграфных начальников передавался руководителям ЖПУ ЖД, в зоне ответственности которых находились вокзалы, для предоставления доступа (ГАРФ, ф. 77, оп. 1, д. 5, л. 42-43).

Особую важность имело состояние выбранных для императорского состава паровозов. Вынужденная остановка по техническим причинам могла бы создать благоприятные условия для нападения вне оживленных пунктов, а взрыв паровоза – привести к непоправимой катастрофе. Начальникам главных депо паровозы надлежало выбирать «из наилучших по конструкции и исправному состоянию». Железнодорожники также выполняли свою роль в обеспечении безопасности самодержца. Выбранные в царский состав паровозы освидетельствовались начальником участка тяги или главного депо, к которому машины были приписаны, и в завершении – машинистами, которым предстояло взять на себя управление (ГАРФ, ф. 76, оп. 1, д. 239, л. 2 об.).

Дрова и уголь, приготовленные к погрузке в императорский состав на станциях, где назначались его остановки, предварительно осматривались жандармским и войсковым унтер-офицерами. Рядом с местом складирования дров и угля для недопущения помещения на тендер паровоза среди топлива взрывчатых веществ выставлялся часовой (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 160, л. 2).

Жандармами проверялось знание агентами железной дороги правил работы в особых условиях движения царских поездов. О замеченных отклонениях в поведении или непонимании условий проезда литерных поездов надлежало уведомлять дорожного мастера или начальника станции для удаления рабочего. Ограничения накладывались не только на железнодорожную прислугу, но и на пассажиров. При прохождении царского поезда они могли выходить из вагонов, однако их присутствие допускалось исключительно внутри станции, – прогуливаться по платформе было запрещено. На платформе могли оставаться следовавшие железнодорожным транспортом воинские команды. На ее окраине военнотружущим отводилось место, в пределах которого они должны были стоять в строю и в присутствии офицера (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 160, л. 2). Сокращение численности присутствовавших было направлено на устранение потенциальных исполнителей террористического акта, а также наблюдателей, которые могли бы осуществлять сбор сведений о перемещениях царя. По этой же причине при появлении в пределах участка фотографа от него надлежало требовать удостоверение с засвидетельствованной фотокарточкой. Вещи фотографа досматривались, а во время запечатления прибытия поезда он должен был находиться в сопровождении жандарма, полицейского или стражника (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 160, л. 2 об.).

Устранение публики так далеко от императорских поездов, насколько это было возможно, стало проявлением ужесточения охранных мер после убийства Александра II. Указанный порядок был вовсе не свойствен перемещениям царя-освободителя по стальным магистралям. Например, в приказе по ЖПУ ЖД Николаевской и Московско-Нижегородских железных дорог от 8 апреля 1873 г. значилось, что «при отходе поезда со станции жандармы следят за тем, чтобы никто из публики не стоял слишком близко к вагонам. При проходе Императорских поездов они предупреждают всех заранее до прихода поезда, что свистков при отъезде не бывает, и что, следовательно, не зная, когда именно поезд тронется, всякая личность, стоящая спиной близко от края платформы, может легко попасть под колеса, в особенности, при мало-мальском напоре задних рядов» (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 1, л. 34). Присутствие публики на платформе во время прибытия и отбытия императорских поездов не пресекалось. Такое допущение становилось следствием столпотворения. Возможность покушения на императора с использованием огнестрельного или холодного оружия, а также бомб в этих условиях была очевидной, но не устранялась. Показательным является также то, что безопасность самодержца в случае, если он изъявил бы желание совершать прогулку на прилегающей к станции местности, по приказу должна была обеспечиваться дополнительно одним жандармом, который наблюдал бы «чтобы никто не позволил себе как-нибудь обеспокоить проезжающую особу императорской фамилии» (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 1, л. 32-34). За десять лет, миновавших с момента утверждения данного приказа, меры защиты царского поезда приобрели несоизмеримо более строгий характер.

Непосредственно во время прохода императорского состава назначенному на участок жандармскому унтер-офицеру надлежало находиться в месте, где потенциал угрозы осуществления покушения был наибольшим. Встретив поезд, жандарм поворачивался по его ходу и шел в одном с составом направлении (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 160, л. 2 об.).

Накануне проезда прекращалось движение судов и плотов под железнодорожными мостами (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 157, л. 10 об.-11). Объяснялось это тем, что во время прохождения по мосту императорского поезда под ним мог быть совершен подрыв начиненного взрывчаткой судна. Предупреждением подрыва объяснялся также запрет на оставление вагонов на смежных путях (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 157, л. 11).

Примечательным в отношении развития мер безопасности на железнодорожном транспорте в период проезда царских поездов являлся наложенный Департаментом полиции МВД в 1913 г. запрет на присутствие на взятых под особую охрану участках, в том числе на водных объектах, располагавшихся в пределах железнодорожного маршрута, как действующих, так и бывших полицейских осведомителей (ГАРФ, ф. 59, оп. 1, д. 461, л. 164-164 об.). Казалось бы, что такое решение не было очевидным. Секретные сотрудники приобретались полицейскими органами для того, чтобы выявлять политических радикалов и уголовный элемент на железных дорогах. Осведомленность об их планах открывала возможности для предупреждения преступлений. Вместе с этим сотрудничество с конфидентами зачастую выстраивалось на зыбкой почве материального вознаграждения. Предоставлявший за деньги сведения агент априори не мог считаться надежным.

Имела место угроза внедрения в полицейскую среду под видом осведомителей преданных революционным идеям лиц. Такая опасность вынудила жандармское начальство отказаться от услуг конфидентов в период проезда экстренных поездов.

В тот же день 7 апреля 1883 г., когда была утверждена инструкция жандармам, находясь в Гатчине, Д. А. Толстой подписал «Инструкцию чинам общей полиции для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности и для наблюдения за населением, проживающим у полосы, отчужденной под железные дороги». Городская, уездная и сельская полиция, наряду с жандармской, осуществляли обеспечение безопасности императорского поезда на внешнем контуре. Железнодорожные жандармы действовали в пределах полосы отчуждения, отведенной под стальные магистрали. Общая полиция осуществляла прикрытие следования состава на подходах к полосе отчуждения, наблюдая за населением, особенно вновь прибывавшими и не имевшими оседлости жителями, которые могли быть потенциальными организаторами или исполнителями диверсии. Также ее чинам вменялся в обязанность надзор за постройками, усадьбами и местностями вне полосы отчуждения, направленный «к устранению устройства всякого рода сооружений и усиления каких-либо действий, могущих угрожать в будущем безопасности прохода поездов чрезвычайной важности, например: устройство подкопов, снятие рельсов, укладывание каких-либо снарядов, приготовление оных и прочее» (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 157, л. 1-1 об.). Допускалось в случае необходимости также привлечение чинов общей полиции к охране и в пределах полосы отчуждения. Ими также осуществлялся выбор местных жителей благонадежного поведения для исполнения обязанности обеспечения безопасности царского состава (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 157, л. 2-2 об.).

Стремление жандармов в высшей степени обезопасить вверенный на период проезда царского поезда участок нередко влекло направление ими чрезмерных запросов на привлечение местных жителей, в частности проживавших поблизости железнодорожных рабочих и служащих, к охране. В этих случаях ЖПУ ЖД отвечали требованием о разумном сокращении численности задействованных обывателей (ГАРФ, ф. 75, оп. 1, д. 120, л. 230).

Желание укрепить, насколько это было возможно, вверенный участок подталкивало жандармов также к направлению в адрес местного военного руководства запросов на выделение на охрану нижних чинов в численности, значительно превышавшей предусмотренную расписанием войск. В условиях ограниченно-го срока развертывания войск на железных дорогах такие требования создавали затруднения при распределении воинских команд. Уже направленных к линии чинов после выяснения обстоятельств приходилось перенаправлять на недостаточно усиленные участки (ГАРФ, ф. 76, оп. 1, д. 4, л. 28-28 об.). Расписания войсковой охраны формировались на совместных совещаниях начальников ЖПУ ЖД и заведующих передвижением войск военного ведомства (ГАРФ, ф. 76, оп. 1, д. 58, л. 51-51 об.). Инициативное отступление от расписания отдельно взятыми жандармами в сторону увеличения численности вызывавшихся на охрану войск нарушало выработанный порядок распределения.

Большая ответственность в части проведения охранных мероприятий возлагалась на закреплявшихся за временными участками линий по маршруту следования царского поезда унтер-офицерами жандармской железнодорожной полиции. Предварительно они получали описания временных участков, список допущенных железнодорожных рабочих и служащих, перечень постов и распределение задействованных сил. По прибытии на место унтер-офицером, если перед ним ставилась соответствующая задача, отыскивались помещения для размещения чинов 1-го железнодорожного полка. Относительно размещения чинов прочих войсковых частей, привлеченных к обеспечению безопасности проезда, унтер-офицер входил в сношение с местной полицией. Он же должен был «оказать полную заботливость и внимание прибывшим на охрану войскам, содействуя им по удобству размещения и вообще внутренней жизни в этой командировке» (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 160, л. 1).

Начальнику прибывшей на охрану воинской части железнодорожный полицейский вручал расписание нижних чинов по участкам с обозначением пунктов, где военный состав должен будет остановиться и осуществить высадку отдельных команд. При составлении такого распределения ответственным за безопасность царского поезда надлежало руководствоваться принципом сохранения административной целостности подразделений, чтобы не вызвать ухудшения их управляемости (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 158, л. 5-5 об.).

Для воинских команд предусматривалось три «положения» – степени готовности. В первом – им надлежало пребывать в сборе на пунктах высадки. Часть чинов, получив указание железнодорожного жандарма, отделялась от команды для занятия позиций у технических сооружений, мостов и путепроводов. Второе положение предполагало размещение в пунктах согласно распределению и начало патрулирования между ними с осмотром местности по обеим сторонам дороги на расстоянии 50 саженей (~106 м). В третьем положении все силы прибывших войск выдвигались на маршруты обхода и пункты охраны. Изменение степени готовности воинских команд осуществлялось по распоряжению дворцового коменданта, передававшемуся по телеграфу. Репетиции действий, предусмотренных положениями, запрещались (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 158, л. 7-7 об.). Стремление воинских начальников к доведению исполнения команд до отточенного совершенства делало действия по ним предсказуемыми, вследствие чего замыслившие покушение получали возможность определить уязвимости в организации охраны царского маршрута.

Неправильным было бы восприятие взаимодействия между железнодорожной жандармерией и военными как исключительно налаженного механизма. Противоречия и стремление к первенству проявлялись в организации царской охраны и на стальных магистралях. В своих воспоминаниях последний дворцовый комендант В. Н. Войеков отмечал, что в дни высочайших проездов «на всех станциях появлялись военные чины, начиная с командующих войсками военных округов и кончая ротными командирами», стремившиеся подменить жандармскую власть своей (1995, с. 47-48).

После распределения войск унтер-офицер налаживал взаимодействие с чинами, действовавшими на смежных направлениях, узнавая, кто из унтер-офицеров заведует соседними участками, а кто из представителей общей полиции – прилегавшей к полосе отчуждения 100-саженной полосой. Завершив организационные мероприятия, унтер-офицер переходил к надзорным. Им осуществлялась проверка будок и казарм, в ходе которой сверялся список железнодорожных рабочих и служащих, предоставленный станционным унтер-офицером, с присутствовавшими в жилых помещениях фактически. Под страхом увольнения железнодорожная прислуга предупреждалась о недопустимости заселения к себе неизвестных (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 160, л. 1).

Осмотру подвергались чердаки, погреба, сараи и бани. Его целью было выявление посторонних лиц, схронов с оружием и подозрительных предметов. Памятный листок «Что надо делать жандармскому унтер-офицеру по прибытии на охрану пути перед проходом императорского поезда» 1887 г. содержал на этот счет указание относительно того, что бомбы могли иметь вид небольших жестяных коробок разных форм и сохраняться в чемоданах, ящиках, зарытых в сено, в песок, погреба, землянки. Колодцы прощупывались шестом, стога – шашкой на предмет закладки в них инструментов для порчи путей и снарядов. После проведенной проверки помещения в день следования экстренного поезда заколачивались. Особое внимание уделялось мостам и путепроводам, осматривавшимся для выявления следов земляных работ и размещения провов. При обнаружении близко лежащих около полотна шпал или рельсов жандарм должен был настоять на их устранении. Беспорядочное складирование создавало условия для закладки бомбы рядом с путями (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 160, л. 1 об.).

Обследуя временно вверенный участок, жандармский унтер-офицер осуществлял проверку билетов у встреченных им лиц, присутствия на постах и маршрутах железнодорожных стражников. Если к принятой под усиленную охрану линии прилегало селение, то под благовидным предлогом, не раскрывая истинных причин визита (обогреться, напиться воды, сверить часы), жандарм посещал ближайшие к «чугунке» дома, знакомился с хозяевами и удостоверялся в отсутствии подозрительных посторонних лиц (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 160, л. 2).

Сведения о всех событиях, связанных со следованием императорского состава, назначенными на охрану жандармскими унтер-офицерами передавались телеграммами начальникам жандармских отделений: о прибытии чинов 1-го железнодорожного полка; о размещении войск; об остановках состава в пути; о фактах неисполнения в точности кем-либо инструкций по охране эшелона; а также о всех прочих случаях, ввиду экстренности требовавших немедленного распоряжения жандармского руководства (ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 160, л. 2-2 об.).

Совершенная на Московско-Курской железной дороге диверсия определила необходимость в заблаговременной проработке вопросов безопасности, предшествовавшей проезду царского поезда. Ввиду возможных изменений в намерениях императора охранные мероприятия планировались на участках, где следование его эшелона было потенциально возможным. Так, например, рапортом от 5 июня 1912 г. с пометками «Срочно. Лично. Секретно», адресованным начальнику Московско-Рижского ЖПУ ЖД, начальник Смоленского отделения ротмистр К. Кленфер сообщал о том, что в ходе собранного смоленским губернатором действительным статским советником Н. И. Суковкиным совещания было зачитано секретное отношение директора Департамента полиции МВД С. П. Белецкого, в котором сообщалось о возможном посещении Николаем II Смоленска в августе. Кроме того, отношение С. П. Белецкого содержало предписание губернатору «разработать в деталях вопрос о мерах охраны и свои предположения сообщить» (ГАРФ, ф. 77, оп. 1, д. 1015, л. 53-53 об.).

Превентивный характер мер безопасности подтверждается также секретным приказом по Отдельному корпусу жандармов № 48 от 29 февраля 1912 г. В связи с планировавшимся в марте путешествием императорской семьи из Царского Села через Москву, Курск и Харьков в Севастополь начальникам Северо-Западного, Санкт-Петербургского, Московского и Харьковского ЖПУ ЖД было приказано проверить, получено ли подтверждение относительно политической благонадежности всех железнодорожных рабочих и служащих. Мероприятия, направленные на подтверждение их личностей и невовлеченность в революционное движение, предписывалось проводить «по возможности без лишней огласки» (ГАРФ, ф. 77, оп. 1, д. 1015, л. 144-145 об.). Нарастание активности железнодорожной жандармерии могло подтолкнуть злоумышленников к выводу о том, что проверки являются частью подготовки к значимому событию.

По результатам проверок заполнялась специальная ведомость, в которой отражались должность, имя, отчество, фамилия и звание проживавшего вблизи железной дороги, основания его пребывания (например, «по бессрочной паспортной книжке волостного правления»), период состояния на железнодорожной службе, а также сведения «о политической благополучности» (ГАРФ, ф. 75, оп. 1, д. 98, л. 56 об.-57.).

Даже в последние дни существования в России императорской власти система охраны царских поездов продолжала работать. Флигель-адъютант Николая II А. А. Мордвинов вспоминал, что 28 февраля 1917 г., когда до отречения оставались считанные дни, в пришедший в Лихославль литерный поезд прибыли из Петрограда два жандармских генерала «для встречи и обычного дальнейшего сопровождения императорского поезда по их участкам» (2014, с. 68). Жандармские генералы сообщили, что при отъезде из Петрограда они видели, что толпа солдат начала занимать Николаевский вокзал, слышались выстрелы. Они были очень взволнованы, говорили о мерах предосторожности, предпринятых, чтобы литерный поезд мог добраться до Царского Села (Мордвинов, 2014, с. 68). При этом А. А. Мордвинов (2014, с. 69) отметил, что по пути следования царского поезда охрана еще исправно стояла на своих местах. Однако, как известно, царскому поезду не было суждено достичь Царского Села, 2 марта 1917 г. Николай II подписал манифест об отречении.

Заклучение

Совершенный народовольцами 19 ноября 1879 г. террористический акт, в результате которого был взорван свитский поезд, а Александр II выжил вследствие очередного счастливого для него стечения обстоятельств, стал, в том числе, следствием инертности царской полиции в реагировании на стремительное обострение угроз монархическому устройству государства и непосредственно безопасности императора. Слабость организации охраны царя была характерна и для полицейского обеспечения его передвижений по стальным магистралям. Когда Дмитрий Каракозов и Антон Березовский уже совершили покушения, полицейские власти все еще не выработали конкретных регламентов, регулировавших это направление охранной деятельности. В 1875 г. порядок действий железнодорожных жандармов был определен предельно схематично. Обширность железнодорожной инфраструктуры, промахи полиции в выявлении террористов на стадии подготовки преступного замысла определили условия взрыва свитского поезда.

Гибель Александра II в 1881 г. стала причиной ужесточения мер царской охраны и развития регулировавшей их нормативной базы. 6 апреля 1882 г. утверждено положение о железнодорожной инспекции. В ее ведение был передан учрежденный в 1876 г. 1-й железнодорожный батальон. Также с 1882 г. для обеспечения проезда эшелонов литер «А» и литер «Б» задействовались войска. 20 августа 1882 г. была утверждена специальная инструкция чинам железнодорожной жандармерии, регламентирующая несение ими службы, особые обязанности и полномочия в периоды высочайших проездов.

Круг обязанностей и полномочий железнодорожных жандармов в части охраны императорских поездов был расширен. К ведению «синих мундиров» были отнесены помещения вокзалов, где мог остановиться император. Начальники жандармских железнодорожных управлений совместно с заведующими передвижением войск участвовали в составлении расписаний сил, задействовавшихся для обеспечения безопасности царских проездов. Железнодорожные жандармы несли ответственность за координацию действий прикомандированных на «чугунку» войсковых команд при несении охранной службы и их размещение. Жандармами осуществлялась выдача пропусков в пределы железнодорожных линий в период следования императорских составов и контроль их наличия, сверка проживавшего поблизости населения со списками, а также получение сведений о политической благонадежности железнодорожников.

Организация охраны представляла собой сложный по содержанию длительный процесс, требовавший согласования действий разных частей государственного механизма. К охране привлекалась общая и жандармская полиция, дислоцировавшиеся вблизи линий, по которым пролегал царский маршрут, войсковые части и проживавшее на прилегающей территории местное население. Внутри поезда главную роль в обеспечении безопасности выполняла дворцовая охрана и собственный его императорского величества конвой, в полосе железнодорожного отчуждения – железнодорожная жандармерия, чины которой координировали деятельность привлеченных сил. Принятыми мерами организации охраны на трех контурах – в царском поезде, в пределах железнодорожной инфраструктуры, а также на прилегающих территориях – после взрыва свитского поезда в 1879 г. удалось не допустить покушений на императора на стальных магистралях. Меры обеспечения безопасности царских поездов с участием жандармов реализовывались до самого последнего проезда Николая II в статусе императора, завершившегося 2 марта 1917 г.

В качестве перспектив дальнейшего исследования заявленной проблематики можно определить комплексное изучение деятельности Министерства внутренних дел, Военного министерства и Министерства императорского двора по обеспечению безопасности движения царских поездов.

Материалы исследования | Research materials

1. Войсков В. Н. С царем и без царя: Воспоминания последнего дворцового коменданта государя императора Николая II. М.: Воениздат, 1995.
2. ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации. Ф. 59. Оп. 1. Д. 461, 733.
3. ГАРФ. Ф. 75. Оп. 1. Д. 98, 120.
4. ГАРФ. Ф. 76. Оп. 1. Д. 4, 58, 238, 239.
5. ГАРФ. Ф. 77. Оп. 1. Д. 5, 6, 1015.
6. ГАРФ. Ф. 110. Оп. 2. Д. 1164.
7. ГАРФ. Ф. 126. Оп. 1. Д. 1, 157, 158, 160.
8. ГАРФ. Ф. 495. Оп. 1. Д. 9.
9. Инструкции чинам Жандармских полицейских управлений железных дорог для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности // Противодействие антигосударственному террору на железных дорогах Российской империи: сборник документов и материалов. М., 1999.
10. Мордвинов А. А. Из пережитого: Воспоминания флигель-адъютанта императора Николая II: в 2 т. / коммент. О. И. Барковец. М.: Кучково поле, 2014. Т. 2.
11. Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года // Министерство транспорта Российской Федерации. <https://mintrans.gov.ru/documents/1/1010>

Источники | References

1. Гончарова Ю. В. Жандармские полицейские управления железных дорог, 1867-1917: дисс. ... к. юрид. н. М.: Академия управления Министерства внутренних дел России, 2000.
2. Григорьев Б. Н., Колоколов Б. Г. Повседневная жизнь российских жандармов. М.: Молодая гвардия, 2007.
3. Зимин И. В. Литерный «А». Обслуживание и охрана императорских поездов // Военно-исторический журнал. 2011а. № 2.
4. Зимин И. В. Царская работа. XIX – начало XX в. Повседневная жизнь Российского Императорского двора. М. – СПб.: Центрполиграф; Русская тройка-СПб, 2011b.
5. История органов государственной охраны и специальной связи / под общ. ред. Е. А. Мурова. М.: Кусково поле, 2011.
6. Кузнецов С. А. Деятельность железнодорожной полиции России в 1867-1917 гг.: на материалах Рязано-Уральской и Юго-Восточной железных дорог: дисс. ... к. ист. н. Волгоград, 2010.
7. Леонтьев П. П. Историческая записка 1-го Железнодорожного батальона. 1881-1901. СПб.: Электро-типография Н. Я. Стойковой, 1902.
8. Литвинов Н. Д., Балан В. П., Литвинова А. Н. Покушения на императора всея Руси Александра II на объектах железнодорожного транспорта // Мир политики и социологии. 2016. № 12.
9. Литвинов Н. Д., Нудин А. В., Литвинова А. Н. Обеспечение диверсионной деятельности «Народной воли» взрывчатыми веществами и взрывными устройствами для ликвидации Александра II // Научно-исследовательские публикации. 2019. № 1-4.
10. Мамлеева Д. Р. Организационно-правовые формы деятельности транспортной полиции России в XIX веке: историко-правовое исследование: дисс. ... к. юрид. н. Уфа, 2010.
11. Министерство внутренних дел 1802-1902. Приложение второе. Почта и телеграф в XIX столетии. СПб.: Типография министерства внутренних дел, 1901.
12. Постройка и эксплуатация Николаевской железной дороги 1842-1851-1901. СПб.: Типография Ю. Н. Эрлих, 1901.
13. Рассказов Л. П., Гучетль А. А. Охрана императорских поездов на железных дорогах России в XIX веке // Юрист-правовед. 2014. № 3 (64).
14. Санин В. Е. Организационно правовое обеспечение деятельности жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги (1893-1917 гг.) (историко-правовой аспект): дисс. ... к. юрид. н. М., 2017.
15. Яковлев В. И. Охрана царской резиденции. Л.: Управление дворцами-музеями при л. о. Главнауки, 1926.

Информация об авторах | Author information



Колпаков Петр Александрович¹, к. ист. н.

¹ Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы, г. Москва



Petr Alexandrovich Kolpakov¹, PhD

¹ Peoples' Friendship University of Russia named after Patrice Lumumba, Moscow

¹ kolpakov-pa@rudn.ru

Информация о статье | About this article

Дата поступления рукописи (received): 13.08.2026; опубликовано online (published online): 27.08.2026.

Ключевые слова (keywords): железнодорожная жандармерия; железная дорога; транспортная полиция; охрана царя; императорский поезд; railway gendarmerie; railway; transport police; royal security; imperial train.