Санин Владислав Евгеньевич. Организационно-правовое обеспечение деятельности жандармского полицейского управления сибирской железной дороги (1893-1917 гг.) (историко-правовой аспект): диссертация ... кандидата Юридических наук: 12.00.01 / Санин Владислав Евгеньевич;[Место защиты: ФГКОУВО «Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.Я. Кикотя»], 2017

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава 1. Организационные и правовые основы становления жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги**

1.1. Формирование и эволюция структуры жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги 22

1.2. Правовое регулирование деятельности жандармерии на строящейся Сибирской железной дороге 43

**Глава 2. Правовая регламентация деятельности жандармского полицейского управления по обеспечению безопасности перевозок по Сибирской железной дороге**

2.1. Правовое регулирование организации и деятельности железнодорожной полиции по обеспечению перевозок арестантов и переселенцев по Сибирской железной дороге 58

2.2. Особенности правовой регламентации борьбы железнодорожной жандармской полиции с общеуголовной преступностью на Сибирской железной дороге 75

**Глава 3. Организация и правовые основы реализации функций жандармерии Сибирской железной дороги по обеспечению внутренней безопасности Российской империи в чрезвычайных условиях**

3.1.Правовые основы деятельности жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги по обеспечению безопасности перевозок в годы Русско-японской войны (1904-1905 гг.) .106

3.2. Организационно-правовое обеспечение борьбы жандармской полиции Сибирской железной дороги с революционным движением в 1905-1917 гг 135

3.3. Деятельность жандармерии по формированию вооруженной вольнонаемной охранной стражи на Сибирской железной дороге 175

Заключение .193

Список использованной литературы

* [Правовое регулирование деятельности жандармерии на строящейся Сибирской железной дороге](http://www.dslib.net/teoria-prava/organizacionno-pravovoe-obespechenie-dejatelnosti-zhandarmskogo-policejskogo.html#7667821)
* [Особенности правовой регламентации борьбы железнодорожной жандармской полиции с общеуголовной преступностью на Сибирской железной дороге](http://www.dslib.net/teoria-prava/organizacionno-pravovoe-obespechenie-dejatelnosti-zhandarmskogo-policejskogo.html#7667822)
* [Организационно-правовое обеспечение борьбы жандармской полиции Сибирской железной дороги с революционным движением в 1905-1917 гг](http://www.dslib.net/teoria-prava/organizacionno-pravovoe-obespechenie-dejatelnosti-zhandarmskogo-policejskogo.html#7667823)
* [Деятельность жандармерии по формированию вооруженной вольнонаемной охранной стражи на Сибирской железной дороге](http://www.dslib.net/teoria-prava/organizacionno-pravovoe-obespechenie-dejatelnosti-zhandarmskogo-policejskogo.html#7667824)

**Введение к работе**

**Актуальность темы диссертационного исследования** определяется потребностями современной государственно-правовой политики в сфере обеспечения транспортной безопасности и поиском наиболее оптимальных правовых и организационных форм ее реализации. Подписанная Президентом Российской Федерации 31 декабря 2015 г. «Стратегия национальной безопасности Российской Федерации»1определяет транспортную инфраструктуру как объект особой охраны и подчеркивает, что террористическая деятельность, направленная на уничтожение или нарушение функционирования транспортной инфраструктуры, составляет основную угрозу государственной и общественной безопасности. Первостепенное значение настоящая Стратегия отдает безопасности на железнодорожном транспорте и в особенности – на Транссибирской железнодорожной магистрали.

Пути достижения целей транспортной безопасности, в том числе обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте, получили воплощение в распоряжении Правительства РФ «О транспортной стратегии Российской Фе-дерации»2 на период до 2030 года. Средством повышения уровня безопасности транспортной системы усматривается ее техническая оснащенность. Правительство ориентирует, что доля объектов, соответствующих требованиям транспортной безопасности, на 100% должна быть доведена на воздушном транспорте к 2018 г., на внутреннем водном транспорте – к 2024 г., тогда как для объектов железнодорожного транспорта запланировано лишь 12,6% при инновационном варианте развития, а при базовом (консервативном) – 11,5% к 2030 г., что объясняется большой протяженностью железнодорожных путей (85 тыс. км) и высокой степенью износа железнодорожной инфраструктуры (около 60%).

Слабая степень защищенности железнодорожного транспорта и его инфраструктуры делает их привлекательным объектом террористических и иных уголовных посягательств и настоятельно требует поиска альтернативных путей и средств противодействия этим угрозам.

1 Указ Президента Российской Федерации от 31.12.2015 № 683 «О Стратегии  
национальной безопасности Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 2016.  
№ 1 (часть II). Ст. 212.

2 Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-Р «О  
транспортной стратегии Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 2008.  
№ 50. Ст. 5977.

Как показал исторический опыт, эффективным средством обеспечения общественной безопасности и защищенности особо охраняемых объектов, к числу которых отнесены железнодорожный транспорт и его инфраструктура, являются правовые и организационные формы правоохраны и правопорядка, в том числе принятие управленческих решений по созданию и развитию в системе органов полиции подразделений специального назначения – железнодорожной полиции. Однако проводимая в настоящее время масштабная работа по укреплению системы правоохранительных органов, несомненно, должна предполагать учет специфики регионов и быть направлена на возможно большее приспособление государственного механизма и органов полиции к решению вопросов, во многом обусловливаемых местными особенностями.

В этой связи осмысление исторического опыта организации и функционирования жандармских подразделений Российской империи в обеспечении общественной безопасности и поддержании порядка в период социально-экономических и государственно-правовых реформ XIX – начала XX вв. становится важной задачей историко-правовой науки.

Исследование становления и функционирования жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги представляет особый интерес. Сибирская железная дорога как на рубеже XIX-XX вв., так и сегодня является связующей транспортной артерией России между ее европейской, сибирской и дальневосточной частями и имеет важнейшее экономическое и военное значение. Кроме того, большая протяженность Транссибирской магистрали, а также климатические, социально-экономические и демографические особенности сибирского региона как полтора столетия назад, так и сегодня оказывают влияние на структуру, принципы организации и деятельности всех органов государственного управления в Сибири, в том числе и на правовые и организационные основы деятельности железнодорожной полиции.

Исследование организации и правового регулирования деятельности жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги, выявление его места в административно-правоохранительной системе Сибири позволяет объективно оценить обоснованность и своевременность принимавшихся властью мер по укреплению общественного порядка и правопорядка в период модернизации российского государства, осложненного чрезвычайными условиями ведения двух внешних войн – русско-японской 1904-1905 гг. и тяжелейшей по последствиям для Российской империи Первой мировой войны 1914-1918

гг., а также революционного кризиса начала XX в. Поэтому жандармская железнодорожная полиция Сибири функционировала в условиях различных правовых режимов (усиленной охраны, чрезвычайной охраны, военного положения), обеспечивая безопасность перевозок больших групп населения, в том числе особых категорий граждан – арестантов, ссыльнопоселенцев, противодействуя террористическим угрозам японских диверсантов, революционному движению и общеуголовной преступности. Всё это придает опыту организации и правового регулирования жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги актуальность. Творческий анализ и разумное использование его могут быть полезными в организации деятельности органов полиции на железнодорожном транспорте в современных условиях.

**Степень разработанности проблемы.** Характеризуя степень научной разработанности данной темы, необходимо отметить, что история жандармерии Российской империи всегда привлекала внимание исследователей, но господствовавшая в советской науке политическая конъюнктура и закрытый характер значительного числа документов до определенного времени не позволяли исследовать её с исчерпывающей полнотой.

До октября 1917 г. по указанной теме издавались в основном работы мемуарного жанра3 и ведомственные издания, посвященные юбилейным датам4, содержащие краткие сведения об истории создания Корпуса жандармов и его структуре. Единственной работой, специально посвященной Отдельному корпусу жандармов, стал труд известного российского специалиста по полицейскому праву И.Т. Тарасова.

Советская историография жандармерии Российской империи в 1920-30-х гг. представлена трудами Р.К. Кантора, П.Е. Щеголева, П.А. Шуйского, сосредоточивших внимание исключительно на характеристике методов борьбы правоохранительных органов царизма с революционным движением. В 1960-70-е гг. появилось значительное число исследований, характеризующих систему полицейских учреждений России, роль и место Департамента полиции и подве-

3 См.: Лопухин А.А. Из итогов служебного опыта. Настоящее и будущее русской  
полиции. М., 1907; Шильдер Н.К. Император Николай I. Т. 1, 2. СПб., 1903.

4 См.: Общий обзор деятельности Министерства внутренних дел за время  
царствования императора Александра III. СПб., 1901; Исторический очерк деятельности  
Департамента полиции. 1881-1901 годы. СПб., 1901; Министерство внутренних дел.  
Исторический очерк (1802-1902 гг.). СПб., 1902.

домственных ему учреждений5. Большой вклад в создание методологических основ историко-правового изучения деятельности российской полиции внесли В.М. Курицын, А.Я. Малыгин, Р.С. Мулукаев, В.Ф. Некрасов, М.И. Сизиков.

В 1980-90-е гг. научный интерес к истории правоохранительных органов императорской России еще более возрос и был отмечен глубокими диссертационными исследованиями Л.И. Тютюнник, А.А. Миролюбова, Ю.Ф. Овченко. Особый интерес представляет работа А.Е. Скрипилева, который одним из первых комплексно исследовал историю создания Отдельного корпуса жандармов и особенности жандармско-полицейской службы Российской империи в конце XIX – начале XX вв.

История политической полиции императорской России стала активно изучаться на рубеже ХХ-ХХI вв. Предметом научного исследования, как правило, выступала деятельность жандармских управлений центральных и южных губерний страны. Комплексные исследования предпосылок и порядка формирования, внутреннего устройства и деятельности жандармских полицейских управлений железных дорог были проведены Ю.В. Гончаровой и В.В. Панько. Отдельные стороны деятельности железнодорожной полиции рассматривались в работах И.В. Киреева, Н.Д. Литвинова, а также в юбилейных изданиях по истории транспортной милиции. В ряде исследований организация и деятельность железнодорожной жандармерии рассмотрены в контексте изучения общей проблематики истории российской полиции, и показано место железнодорожной жандармерии в системе полицейских учреждений страны6. Несмотря на перенос акцента исследований истории жандармерии Российской империи с её центральных учреждений на региональные подразделения, изучению деятельности

5 См.: Зайончковский П.А. Кризис самодержавия на рубеже 1870-1880 годов. М., 1964;  
Он же. Российское самодержавие в конце XIX столетия (политическая реакция 80-х начала  
90-х годов); Деревнина Т.Г. Из истории образования III Отделения. М., 1973. № 4. С. 63-69;  
Мулукаев P.C. Полиция и тюремные учреждения дореволюционной России. М., 1964;  
Шинджикашвили Д.И. Сыскная полиция в царской России в эпоху империализма. Омск,  
1973; Он же. Министерство внутренних дел царской России в период империализма. Омск,  
1974; Ярмыш А.Н. Политическая полиция Российской империи (1880-1904 гг.): автореф. дис.  
… канд. юрид. наук. Харьков, 1978.

6 См: Гомонова С.А. Полицейские учреждения Самарской губернии в 1851-1917 гг.:  
дис. … канд. ист. наук. Ижевск, 2012; Пащенко А.П. Организационно-правовые основы дея  
тельности полицейских органов, действовавших на территории Самарской губернии в 1865-  
1905 гг.: дис. … канд. юрид. наук. Казань, 2012; Мамлеева Д.Р. Организационно-правовые  
формы деятельности транспортной полиции России в XIX веке: историко-правовое исследо  
вание: дис. … канд. юрид. наук. Уфа, 2010; Кузнецов С.А. Деятельность железнодорожной  
полиции России в 1867-1917 гг.: дис. … канд. ист. наук. Волгоград, 2010.

жандармерии Сибири внимания уделялось мало. Исключением является работа Д.А. Бакшта, осветившая особенности организации и правового регулирования деятельности Енисейского губернского жандармского управления и его подразделений на завершающем этапе существования монархии в России.

Таким образом, при наличии определенного количества работ, посвященных жандармерии Российской империи, формирование, структура и деятельность сибирской железнодорожной жандармерии до настоящего времени не выступали предметом специального научного исследования, что также обусловливает актуальность настоящего диссертационного исследования.

**Объектом исследования** являются урегулированные нормами права общественные отношения, складывавшиеся в процессе формирования, организационно-структурной и функциональной эволюции жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги в составе Отдельного корпуса жандармов.

**Предметом исследования** выступают основные направления эволюции структуры и функций жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги, реализовавшиеся в условиях государственных и правовых реформ в Российской империи во второй половине XIX в. – начале XX в.

**Цель исследования** состоит в комплексной историко-правовой реконструкции, на основе анализа эмпирического материала и нормативных правовых актов, процесса формирования и функционирования жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги и в раскрытии его места и роли в системе обеспечения транспортной безопасности и в целом государственной безопасности Российской империи в период войн и революционных потрясений.

Для достижения указанной цели потребуется решение следующих исследовательских **задач:**

- определить нормативные правовые акты Российской империи, регла  
ментировавшие организацию и деятельность жандармского полицейского  
управления Сибирской железной дороги;

проследить изменения организационно-штатной структуры и особенности комплектования подразделений жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги;

определить и охарактеризовать роль жандармской полиции Сибирской железной дороги в реализации реформ, проводимых правительством страны;

выявить специфику взаимодействия подразделений железнодорожной жандармерии с центральными и местными органами государственного управления, а также с иными структурами в обеспечении безопасности перевозок по Сибирской железной дороге;

охарактеризовать эволюцию форм и методов борьбы жандармской полиции Сибирской железной дороги с общеуголовной и политической преступностью;

выявить особенности организации и правового регулирования деятельности жандармерии Сибирской железной дороги в чрезвычайных условиях (русско-японской войны, Первой мировой войны и революционного кризиса начала XX в.);

определить роль чинов жандармского полицейского управления в формировании вооруженной охранной стражи и организации ее деятельности по охране объектов Сибирской железной дороги.

**Хронологические рамки исследования** охватывают 1893-1917 гг. Начало этого периода определяется годом образования временного Омского жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги, переименованного, в связи с его организационно-правовым становлением в контексте строительства и развития инфраструктуры Сибирской железной дороги в 1900 г., в жандармское полицейское управление Сибирской железной дороги. Конечным рубежом исследования является ликвидация, в ходе революционных событий, Отдельного корпуса жандармов, жандармских полицейских управлений железных дорог, в том числе Сибирской железной дороги.

**Территориальные рамки** исследования определены районом деятельности жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги. В исследуемый период Сибирская железная дорога проходила по территории Оренбургской, Тобольской, Акмолинской, Томской, Енисейской и Иркутской губерний.

**Методологическую основу** диссертационного исследования составил диалектический метод познания общественных процессов. Это позволило рассмотреть становление и развитие правовых основ жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги с учетом особенностей конкретных общественно-политических и социально-экономических условий.

Предмет исследования предопределил главную роль исторической методологии, позволившей определить и упорядочить и последовательно охаракте-8

ризовать наиболее значимые события, повлиявшие на деятельность подразделений жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги.

Основными принципами исследования являлись принципы системности и историзма.

Специальными методами исследования были хронологический, структурно-функциональный, сравнительно-правовой, а также метод правовой статистики.

Структурно-функциональный метод позволил выявить специфику деятельности жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги в рамках выполнения административно-правоохранительных функций на обслуживаемой территории. Применение сравнительно-правового метода сделало возможным проследить эволюцию правовых актов, регламентировавших служебную деятельность жандармских полицейских управлений железных дорог в исследуемый период. При помощи хронологического метода были определены временные рамки проводимого исследования. Методом правовой статистики получены данные, характеризующие отдельные стороны правоохранительной деятельности жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги.

**Источниковую базу** исследования составили законодательные и ведомственные нормативные правовые акты, статистические сборники, официальные письма и доклады должностных лиц, материалы периодической печати, характеризующие предпосылки и процесс формирования и развития жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги. Основной комплекс исторических документов по теме диссертации выявлен автором в фондах Государственного архива Российской Федерации, Исторического архива Омской области, Государственного архива Томской области, Государственного архива Новосибирской области, Российского государственного исторического архива, Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга, Российской национальной библиотеки.

**Научная новизна** диссертации определяется тем, что это первое в исто-рико-правовой науке исследование, в котором на основе комплексного анализа нормативных правовых актов и архивных материалов рассматриваются проблемы формирования и эволюции жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги в 1893-1917 гг.

В ходе исследования выявлены предпосылки и условия формирования

жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги; социально-экономические и общественно-политические факторы, повлиявшие на его структурное развитие, эволюцию функций, принципов, форм и методов организации деятельности.

Сформировано целостное представление о правовом регулировании деятельности жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги в 1893-1917 гг., о роли сибирской железнодорожной жандармерии в борьбе с общеуголовными преступлениями, в реализации правительственной программы переселения крестьян из Центральной России в Сибирь, в формировании вольнонаемной вооруженной стражи на железной дороге.

Получены новые научные знания о структуре и правовых основах деятельности жандармских полицейских управлений железных дорог, что расширяет понимание роли железнодорожной жандармерии в реализации отдельных государственных программ в рамках проводимых реформ в Российской империи в конце ХIХ – начале ХХ вв. и имеет важное значение для осмысления их содержания, целей и результатов.

Элемент новизны диссертации состоит во введении в научный оборот ранее не исследованных архивных документов, позволивших получить достоверные сведения о формировании и деятельности жандармского полицейского управления в период строительства Сибирской железной дороги, а также в правовых режимах в годы Русско-японской войны, Первой мировой войны, революционных событий в России начала XX в.

**Положения, выносимые на защиту:**

1. Модернизация организационных и правовых основ деятельности жан  
дармских полицейских управлений железных дорог Российской империи в ходе  
формирования и развития жандармского полицейского управления Сибирской  
железной дороги применительно к местным условиям, а также высокий уровень  
ответственности начальника управления обеспечили дееспособность сибирской  
железнодорожной полиции в выполнении многочисленных организационно-  
хозяйственных функций и реализации задач обеспечения безопасности Велико  
го Сибирского пути на протяжении всего периода его функционирования.

2. На первом этапе формирования жандармского полицейского управле  
ния Сибирской железной дороги выявилось, что разработанные во второй по  
ловине XIX в. правовые основы организации и деятельности железнодорожной  
жандармерии Российской империи потребовали дополнений с учетом военно-  
10

стратегической и экономической значимости Сибирской железной дороги, а также географических, климатических и демографических условий Сибири. Средством восполнения пробелов правового регулирования организации и деятельности жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги стала активная разработка и издание ведомственных актов Отдельного корпуса жандармов, а также подзаконных нормативных правовых актов, разработанных им совместно с Министерством путей сообщения.

1. Несмотря на то, что построение Отдельного корпуса жандармов по принципу военной организации предполагало оперативность в решении вопросов кадрового обеспечения жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги, укомплектовать его линейные подразделения квалифицированными нижними чинами не удалось по причине малой привлекательности сибирского региона для военной и полицейской службы (отчужденность, суровость климата, бытовая неустроенность). Поэтому для укомплектования подразделений жандармского управления Сибирской железной дороги были выделены кадры с низким уровнем профессионализма и дисциплины.
2. Укрепление кадрового состава подразделений жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги достигалось путем организации профессиональной подготовки унтер-офицеров, возложенной на начальников отделений, и строилось на принципах системности и жесткого централизованного контроля усвоения программы профессиональной подготовки лично начальником управления, а также воздействием на личный состав сочетанием методов материального стимулирования и дисциплинарной ответственности. Свидетельством качественного улучшения кадрового состава линейных подразделений жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги явилась эффективность в решении возложенных на него задач.
3. В отличие от жандармских полицейских управлений железных дорог европейской части Российской империи на жандармское полицейское управление Сибирской железной дороги были возложены как правоохранительные, так и административные функции (санитарно-контрольные, хозяйственно-строительные, включая обеспечение строительства железной дороги рабочей силой, контроль за пожарной безопасностью и борьба со снежными заносами), что явилось следствием децентрализации системы государственной власти в Сибири и одновременно проявлением характерного для ее органов смешения административных, полицейских, судебных и военных полномочий.
4. Сосредоточение у жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги правоохранительных и общеадминистративных функций стало плацдармом привлечения его к организации и контролю переселенческих мероприятий в ходе аграрной реформы 1906-1914 гг. В условиях рассогласованности действий центральных административных органов (Переселенческого управления Главного управления землеустройства и земледелия и администрации железных дорог Министерства путей сообщения Российской империи) жандармское полицейское управление Сибирской железной дороги стало единственным полицейским органом, задействованным в этом процессе, а вместе с тем и основным проводником реализации государственной аграрной политики.
5. В чрезвычайных условиях войны с Японией 1904-1905 гг. подчинение войск охраны Сибирской железной дороги начальнику жандармского полицейского управления, а также наделение его полномочиями принятия самостоятельных управленческих решений без согласования с руководством Отдельного корпуса жандармов и местными органами власти, а также привлечение чинов железнодорожной жандармерии к организации и контролю за охранной службой на железнодорожных коммуникациях, создали эффективные правовые и организационные формы деятельности сибирской железнодорожной полиции в этот период. Задачи охраны железнодорожных коммуникаций, борьбы со шпионажем и диверсиями были выполнены, и обеспечена бесперебойная перевозка войск и военных грузов.
6. Перегруженность административными функциями и задачами стратегического экономического и военного назначения не сказалась на результативности борьбы с общеуголовной преступностью, которая достигалась организацией ведения криминалистических учетов и внедрением в практику предупреждения и пресечения преступлений негласных розыскных методов.

9. Организация созданной решением Особого комитета при управлении  
Сибирской железной дороги в исполнение указа «О правилах чрезвычайной  
охраны на железных дорогах» 1905 г. вольнонаемной вооруженной охранной  
стражи была максимально приближена к воинской, что предопределило ее  
трансформацию в структурное подразделение жандармского полицейского  
управления Сибирской железной дороги. Данное обстоятельство выявляет об  
щую тенденцию превалирования и усиления государственной формы обеспече  
ния безопасности и охраны правопорядка на железнодорожном транспорте, вы  
званную революцией 1905-1906 гг. и упроченную нарастанием военной опасно-  
12

сти накануне Первой мировой войны.

**Теоретическая значимость** исследования состоит в том, что сформулированные в нем положения и выводы дополняют и расширяют историко-правовые знания специфики правового статуса и содержания деятельности региональных органов жандармерии Российской империи. В результате исследования получены данные, которые могут быть использованы в дальнейшей разработке проблем, связанных с организацией взаимодействия центральных и региональных правоохранительных органов.

**Практическая значимость** исследования определяется тем, что его результаты могут быть использованы в разработке и чтении учебных курсов «История государства и права России», «История органов внутренних дел», «История государственного управления в России». Они также могут быть учтены в правотворческой деятельности, направленной на обеспечение правопорядка, в совершенствовании правового регулирования деятельности транспортной полиции.

**Апробация** результатов исследования**.** Основные положения диссертации отражены в опубликованных автором семнадцати научных статьях. Отдельные результаты данного исследования являлись предметом выступления автора на международных конференциях: «Актуальные проблемы социально-правовой защиты человека и гражданина» (Санкт-Петербург, 16 ноября 2013 г.); «Глобализм и миграции: вызов толерантности» (Новосибирск, 27-28 марта 2014 г.); «Проблемы правового обеспечения безопасности личности, общества и государства» (Новосибирск, 23-25 октября 2014 г.); «Научное творчество XXI века» (Красноярск, 14 ноября 2014 г.); «Актуальные проблемы юридической науки» (Новосибирск, 10-12 марта 2015 г.); «Проблемы правового обеспечения безопасности личности, общества и государства» (Новосибирск, 23-27 октября 2015 г.); «Принципы права: проблемы теории и практики» (Москва, 18-22 апреля 2016 г.); всероссийских конференциях: «Юридическая теория и практика в истории современной России» (Новосибирск, май 2015 г.); «Проблемы правоприменения в современной России» (Омск, 26 февраля 2016 г.); межвузовских конференциях: «Актуальные проблемы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации» (Санкт-Петербург, 15 февраля 2013 г.); «Гуманитарная подготовка будущих офицеров в контексте актуальных проблем среднего и высшего образования» (Новосибирск, 24 апреля 2014 г.).

Материалы диссертации используются в учебном процессе при препода-13

вании учебных дисциплин «История государства и права России», «История органов внутренних дел» в Санкт-Петербургском военном институте войск национальной гвардии Российской Федерации, Новосибирском военном институте имени генерала армии И.К. Яковлева войск национальной гвардии Российской Федерации, Новосибирском государственном техническом университете, а также внедрены в практическую деятельность Управления на транспорте МВД России по Сибирскому федеральному округу и филиала ФГКУ «ВНИИ МВД России» по Сибирскому федеральному округу.

**Структура диссертации** подчинена логике исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих в себя семь параграфов, заключения, списка использованной литературы и приложений.

## Правовое регулирование деятельности жандармерии на строящейся Сибирской железной дороге

Хронологические рамки исследования охватывают период 1893-1917 гг. Его начало определяется годом образования временного Омского жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги, переименованного в связи с его организационно-правовым становлением в контексте строительства и развития инфраструктуры Сибирской железной дороги в 1900 г. в жандармское полицейское управление Сибирской железной дороги. Конечный рубеж исследования определен 1917 г., когда в ходе революционных событий Отдельный корпус жандармов, жандармские полицейские управления железных дорог, в том числе Сибирской железной дороги, были ликвидированы.

Территориальные рамки исследования определены районом деятельности жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги. В исследуемый период Сибирская железная дорога проходила по территории Оренбургской, Тобольской, Акмолинской, Томской, Енисейской и Иркутской губерний.

Методологическую основу диссертационного исследования составил диалектический метод познания общественных процессов и социально-правовых явлений. Исследование проводилось на основе принципов системности и историзма. Общественные явления анализировались в динамике развития государства и его институтов. Это позволило рассмотреть становление и развитие правовых основ жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги с учетом особенностей конкретных общественно-политических и социально-экономических условий.

Специальными методами настоящего диссертационного исследования были структурно-функциональный, хронологический, сравнительно-правовой, формально-логический и правовой статистики. Структурно-функциональный метод позволил выявить специфику в деятельности жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги в рамках выполнения административно-правоохранительных функций на обслуживаемой территории. Применение сравнительно-правового метода сделало возможным проследить эволюцию правовых актов, регламентировавших служебную деятельность жандармских полицейских управлений железных дорог в исследуемом периоде. Методом правовой статистики получены количественные данные, характеризующие отдельные стороны правоохранительной деятельности жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги. При помощи хронологического метода были определены целесообразные временные рамки проводимого исследования. Логический метод был использован при исследовании наиболее значимых событий, повлиявших на деятельность подразделений жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги в их последовательности и причинно-следственной связи.

Источниковую базу исследования составляют законодательные и ведомственные нормативные правовые акты, статистические сборники, официальные письма и доклады должностных лиц, материалы периодической печати, характеризующие предпосылки и процесс формирования и развития жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги. Основной комплекс исторических документов по теме диссертации выявлен автором в фондах Государственного архива Российской Федерации, Исторического архива Омской области, Государственного архива Томской области, Государственного архива Новосибирской области, Российского государственного исторического архива, Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга, Российской национальной библиотеки.

Научная новизна диссертации определяется тем, что это первое в историко-правовой науке исследование, в котором на основе комплексного анализа нормативных правовых актов и архивных материалов рассматриваются проблемы формирования и эволюции жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги в 1893-1917 гг.

В ходе исследования выявлены предпосылки и условия формирования жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги; социально-экономические и общественно-политические факторы, повлиявшие на его структурное развитие, эволюцию функций, принципов, форм и методов организации деятельности.

Сформировано целостное представление о правовом регулировании деятельности жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги в 1893-1917 гг., о роли сибирской железнодорожной жандармерии в борьбе с общеуголовными преступлениями, в реализации правительственной программы переселения крестьян из Центральной России в Сибирь, в формировании вольнонаемной вооруженной стражи на железной дороге.

Получены новые научные знания о структуре и правовых основах деятельности жандармских полицейских управлений железных дорог, что расширяет понимание роли железнодорожной жандармерии в реализации отдельных государственных программ в рамках проводимых реформ в Российской империи в конце ХIХ – начале ХХ вв. и имеет важное значение для осмысления их содержания, целей и результатов.

Элемент новизны диссертации состоит во введении в научный оборот новых ранее не исследованных архивных документов, позволивших получить достоверные сведения о формировании и деятельности жандармского полицейского управления в период строительства Сибирской железной дороги, а также в правовых режимах в годы Русско-японской войны, Первой мировой войны, революционных событий в России начала XX в.

## Особенности правовой регламентации борьбы железнодорожной жандармской полиции с общеуголовной преступностью на Сибирской железной дороге

Позднее, 2 декабря 1896 года, было принято решение о создании в составе Министерства внутренних дел специального органа – Переселенческого управления, с задачей руководить переселенческим движением и координировать усилия всех содействующих структур205.

Первыми шагами чинов Переселенческого управления были меры по упорядочению переселенческого движения, начиная с подготовки крестьянских семей к выселению, их переездом и заканчивая устройством на новых местах. Особое внимание обращалось на организацию проезда переселенцев по железным дорогам.

Для переселявшихся крестьян устанавливался пониженный тариф для проезда по железной дороге, были подготовлены вагоны, специально приспособленные для провоза семей с имуществом и домашним скотом. Решением правительства было установлено, что, начиная от станции Сызрань, в состав переселенческих поездов включаются особые санитарные вагоны, сопровождаемые медицинским персоналом. На пути передвижения переселенцев по линии Сибирской железной дороги и далее до Владивостока устраивались переселенческие пункты, где крестьяне могли получить временный приют, пищу по приемлемой цене и необходимую информацию. Для заведывания упомянутыми пунктами на них направлялись чиновники Переселенческого управления. Общее число чинов Переселенческого управления, откомандированных как в места выезда переселенцев, так и в заселенные районы, равнялось в 1901 году 39 человекам206.

Таким образом, правительство Российской империи, осознавая важность и масштабы переселения крестьян в Сибирские губернии, его политическое, социальное и экономическое значение, предпринимало необходимые меры по обеспечению выполнения задач переселения.

Вместе с тем, массовое движение крестьян в сибирские губернии обострило проблему самовольных переселений. В этой связи министром внутренних дел – шефом жандармов в 1897 году было принято решение возложить на чинов жандармских полицейских управлений особые обязанности по надзору за переселенческим движением на железных дорогах. Штаб ОКЖ в помощь чинам железнодорожной жандармерии разработал «Инструкцию о порядке действий по пресечению самовольных переселений крестьян из губерний Европейской России в казённые земли Сибири и степные области» (Инструкция), которая была объявлена для руководства 24 марта 1897 года циркуляром № 48207.

В Инструкции подробно описывались действия чинов железнодорожной полиции по выявлению самовольно переселяющихся, порядок их задержания, а также вопросы взаимодействия с чинами общей полиции и особыми должностными лицами, командированными на железнодорожные станции для наблюдения за переселенцами. Самовольно переселяющихся крестьян необходимо было выявлять как можно ближе к местам их прежнего проживания, задерживать желательно было до покупки билетов для проезда по железной дороге или при посадке в вагоны. Унтер-офицеры обязывались при отходе поезда особо наблюдать за крестьянскими семьями, следующими в Челябинск или другие станции Сибирской железной дороги.

Если же крестьяне без разрешительных документов все же добирались до Сибири, назад возвращали их крайне редко. С некоторыми оговорками, как правило, принималось решение «на устройство переселенцев, прибывших ….. без установленного разрешения в Сибирь и Степное генерал-губернаторство»208.

К началу массового переселения в Сибирь в конце ХIХ века железнодорожные жандармы не обладали опытом работы по контролю за движением по железным дорогам большого количества семей переселенцев с детьми и имуществом. Руководство Отдельного корпуса жандармов уделяло постоянное внимание вопросам организации переселения, изучало работу подчиненных управлений, посредством циркуляров и телеграмм оперативно реагировало на недостатки в деятельности жандармских чинов на местах.

Ситуация на железнодорожных станциях, где скапливались сотни крестьян переселенцев, озлобленных равнодушием чиновников, порой складывалась таким образом, что при наличии на местах чинов переселенческого и железнодорожного ведомств, принимать решения приходилось офицерам железнодорожной жандармерии. Анализ перечневой ведомости209, содержащей приказы и циркулярные распоряжения для руководства в практической деятельности унтер-офицеров жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги, показывает, что в период с 1898 по 1904 год начальник жандармского полицейского управления шесть своих распоряжений посвятил вопросам обеспечения организованного проезда переселенцев к местам поселений, а в период 1907-1908 гг. начальник управления полковник В.Н. Деболи в своих указаниях семь раз обращался к теме надзора за переселенческим движением на Сибирской железной дороге

## Организационно-правовое обеспечение борьбы жандармской полиции Сибирской железной дороги с революционным движением в 1905-1917 гг

Анализ содержания перечисленных выше нормативных правовых актов позволяет говорить о том, что руководством страны в полной мере осознавалась роль и значение железнодорожного транспорта в будущем военном противостоянии. Действовавшие нормы закрепляли основные принципы управления железными дорогами в ходе военных действий, правила перевозки по железной дороге воинских частей и отдельных военнослужащих. Функции железнодорожной жандармерии на этот период обозначались общей фразой «оказывать содействие», что в дальнейшем потребовало дополнительной правотворческой и организаторской работы должностных лиц военного ведомства и ОКЖ.

С началом Русско-японской войны возникла необходимость расширения существующей нормативной правовой базы функционирования железнодорожного транспорта. С этой целью были приняты ряд чрезвычайных нормативных актов.

Во-первых, Именные высочайшие указы от 7 февраля 1904 года «Об объявлении на военном положении Самаро-Златоустовской и Сибирской железных дорогах»331, «О мерах к обеспечению правильного и безостановочного движения поездов на Самаро-Златоустовской и Сибирской железных дорогах»332, которыми в полосе отчуждения вышеуказанных дорог вводилось военное положение, жандармские полицейские управления переподчинялись командующим войсками военных округов, для усиления уже существующей железнодорожной охраны привлекалась войсковая от военных округов.

Во-вторых, Высочайшие повеления от 19 июля 1904 года «О предоставлении на время военных действий особых прав командующему войсками Сибирского военного округа и начальникам жандармских полицейских управлений Сибирской и Забайкальской железных дорог»333 и от 23 ноября 1904 года «О предоставлении главным начальникам военных округов, не объявленных на военном положении, особых полномочий по преданию военному суду с применением законов военного времени»334. Данными повелениями ряду должностных лиц предоставлялись дополнительные полномочия. Командующий войсками округа наделялся правами генерал – губернатора по всей полосе отчуждения железных дорог. Начальникам жандармских полицейских управлений для исполнения обязанностей начальников охраны железных дорог предоставлялись права начальников этапов армии (командира дивизии).

Командующий войсками округа имел право разрешать начальникам жандармских полицейских управлений подвергать аресту граждан до двух недель или штрафу до 300 рублей по административным делам за нарушения обязательных постановлений органов власти. С ростом преступности среди мобилизованных воинских чинов главным начальникам военных округов, не объявленных на военном положении, предоставлялись полномочия по преданию их военному суду с применением законов военного времени.

В-третьих, Высочайше утвержденное 27 февраля 1904 года «Временное положение о военно-санитарных поездах»335 определяло цель, состав, устройство, порядок, управление и обеспечение военно-санитарного поезда, обязанности должностных лиц. Главное предназначение вышеупомянутых поездов – вывозить из районов боевых действий больных и раненых, требующих продолжительного лечения и не способных к продолжению службы в военное время. В названном положении в ряде случаев обозначены обязанности чинов железнодорожной жандармерии по оказанию содействия должностным лицам военно-санитарных поездов.

Вышеперечисленные нормативные акты детализировали обязанности и права чинов железнодорожной полиции в условиях военного положения и служили правовой основой организации полицейского надзора на Сибирской железной дороге в годы войны. Оперативно решать возникающие проблемы в деятельности железнодорожной жандармерии позволяла правотворческая деятельность различных ведомств: Военного ведомства, Главного штаба, Управления военных сообщений, Управления и Департамента железных дорог, Министерства внутренних дел, Департамента полиции и штаба Отдельного корпуса жандармов.

В 1904-1905 годах эта работа была достаточно интенсивной и заключалась в подготовке и доведении до жандармских управлений необходимых распоряжений, разъяснений, приказов, инструкций и циркуляров.

По своей юридической природе это были административно-правовые акты, регламентирующие деятельность чинов жандармского полицейского управления в целях обеспечения эффективного надзора за всем, происходящим в районе их ответственности.

Приказы и распоряжения Департамента полиции и штаба ОКЖ, как правило, носили нормативный характер и содержали нормы, предписывавшие обязательные для исполнения действия, или наоборот, запрещавшие определенный ряд действий. Большое место в правотворческой деятельности по руководству подчиненными жандармскими управлениями в годы войны занимали циркуляры и циркулярные предписания штаба Отдельного корпуса жандармов. Как правило, циркулярами штаба рекомендовалось подчиненным принять к сведению и руководству предложения, замечания взаимодействующих органов. Применительно к жандармским железнодорожным управлениям циркуляры разъясняли необходимость определенных действий, давали объяснения проводимых руководством мероприятий, обязывали совершенствовать охрану общественного порядка на железных дорогах, углублять взаимодействие с чинами, отвечающими за воинские перевозки, надзирать за подозрительными лицами и многое другое.

## Деятельность жандармерии по формированию вооруженной вольнонаемной охранной стражи на Сибирской железной дороге

Но на деле кроме секретной, но официальной перлюстрации, существовала и неофициальная. В.Ф. Джунковский после назначения его на должность товарища министра внутренних дел столкнулся, как он писал, с грубыми нарушениями порядка перлюстрации: «...помимо секретных "черных кабинетов" ... перлюстрацией занимались в губернских жандармских управлениях по всей России, в некоторых полицейских управлениях, почтовых учреждениях и т.д., даже на отдельных жандармских пунктах»489.

Исследования деятельности чинов жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги позволяют согласиться с данным утверждением. В архивах сохранились документы, свидетельствующие о причастности офицеров управления СЖД к перлюстрации корреспонденции. Как уже упоминалось, начальник Нижнеудинского жандармского отделения с 1906 года пользовался услугами агента из числа работников почты. Иногда за взгляды, мнение, выраженные в письме или телеграмме, человек мог попасть в разряд неблагонадежных. В 1913 году на стол начальника жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги легла перехваченная телеграмма490 инженера Алтайской железной дороги Пацкевича в Петербург: «Несказанно радуюсь оправданию Бейлиса. Большое спасибо за извещение». Чем заинтересовала начальника управления эта телеграмма, осталось неизвестно.

В силу секретности и деликатности вопроса перлюстрации говорить и тем более писать о ней было не принято. Об отношении в обществе к лицам, причастным к перлюстрации, говорит следующий факт. 30 мая 1917 года на заседание окружного товарищеского суда чести почтово-телеграфных служащих г. Омска491 было вынесено дело начальника Петропавловского почтового отделения А.И. Москаленко, обвиняемого в перлюстрации писем. Суть обвинений заключалась в том, что А.И. Москаленко, будучи начальником почтового отделения, за вознаграждение по требованию жандармского ротмистра Беньковича отбирал письма по указанному списку и передавал их ротмистру, а затем по возвращении отправлял адресатам.

Правовое регулирование института перлюстрации получило продолжение 20 июля 1914 года в именном указе царя, которым вводилось временное положение о военной цензуре. Военная цензура как исключительная мера допускалась только по объявлении мобилизации, а также во время войны. Рассмотрению военной цензуры подлежали: 1) произведения тиснения, эстампы, рисунки, фотографические снимки и т.п., предназначенные к выпуску в свет; 2) почтовые отправления и телеграммы; 3) тексты и конспекты речей и докладов, предположенных к произнесению в публичных собраниях492.

Реализуя требования указа, начальник штаба ОКЖ 4 августа 1914 года отправил в подчиненные жандармские полицейские управления железных дорог срочный секретный циркуляр, которым обязал начальников управлений и отделений просматривать телеграфную корреспонденцию (в местностях вне театра войны хотя бы периодически) на железнодорожном и правительственном телеграфе узловых железнодорожных станций493.

В Томское отделение жандармского полицейского управления железных дорог 8 июля 1915 г. поступила секретная телеграмма494, согласно которой начальнику отделения предписывалось как можно чаще производить осмотр телеграфной корреспонденции и при обнаружении телеграмм по прилагаемому списку адресов задерживать их и представлять в военно-цензурную комиссию

Омского военного округа, а копию – начальнику жандармского полицейского управления. Перлюстрация в этот период имела объективную необходимость, в условиях военного противостояния с другим государством этого требовали интересы Российской империи.

Большое практическое значение для руководства железной дорогой и жандармерии имело формирование списков политически неблагонадежных лиц. Подбор и расстановка кадров на железнодорожных магистралях всегда была в центре внимания властей, а после событий 1905-1907 годов эта работа приобрела особое значение.

Циркуляром штаба ОКЖ от 9 марта 1906 года начальникам жандармского полицейского управления железных дорог вменялось в обязанность не допускать приема обратно на железнодорожную службу тех лиц, о которых имеются проверенные и обоснованные сведения о явном участии их в прошедших забастовках и революционных предприятиях

В развитие указаний штаба корпуса и с целью быстрого наведения необходимых справок начальник жандармского полицейского управления СЖД полковник В.Н. Деболи в приказе определил, чтобы на каждом унтер-офицерском пункте с 1 января 1908 года было заведено отдельное секретное дело. В данное дело жандармские чины должны были занести имеющиеся у них сведения за 1905, 1906, 1907 годы и в дальнейшем учитывать лиц, уволенных за забастовки, высланных за пределы отчуждения СЖД и генерал-губернаторств, лиц разыскиваемых и тех, кому воспрещалось проживать в полосе отчуждения. В деле должна была храниться переписка по розыску бежавших арестантов и разыскиваемых по уголовным преступлениям