

DOI 10.20310/1810-0201-2020-25-187-110-119
УДК 93:34

Жандармская железнодорожная полиция: опыт осуществления массовых перевозок на территории Курской губернии (1896–1914)

Николай Николаевич ПЕТРЫКИН

ФГКОУ ВО «Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел
Российской Федерации им. И.Д. Путилина»

308024, Российская Федерация, г. Белгород, ул. Горького, 71

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1441-6974>, e-mail: npetrykin@mvd.ru

Gendarme railway police: experience of mass transportation in the territory of the Kursk Governorate (1896–1914)

Nikolai N. PETRYKIN

Belgorod Law Institute of Ministry of the Internal of the Russian Federation named after I.D. Putilin
71 Gorkogo St., Belgorod 308024, Russian Federation

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1441-6974>, e-mail: npetrykin@mvd.ru

Аннотация. Внесен вклад в дискуссионную оценку результатов значимой переселенческой политики, роли в ее осуществлении жандармской железнодорожной полиции и в целом роли жандармской структуры в истории Российской империи. Впервые предпринята попытка раскрыть механизм деятельности жандармской железнодорожной полиции по осуществлению переселенческой политики государства в районе формирования миграционных потоков на материалах Курской губернии с учетом сложившихся на ее территории сети железных дорог и структуры жандармских полицейских отделений. На основе материалов Государственного архива Российской Федерации и местных архивов рассмотрены вопросы нормативно-правового регулирования массовых железнодорожных перевозок со стороны жандармской железнодорожной полиции. Дан анализ жандармского делопроизводства по материалам Курского отделения жандармского полицейского управления Московско-Курской железной дороги, выделены аспекты взаимодействия с железнодорожной администрацией, местными властями, общей полицией. Прослежено изменение и расширение обязанностей железнодорожных жандармов в связи с изменениями переселенческой политики на протяжении рассматриваемого периода, выделены основные этапы. Особое внимание уделено вопросам общественной безопасности в условиях криминализации на железных дорогах. Показана роль жандармской железнодорожной полиции в обеспечении санитарно-эпидемиологического благополучия пассажиров с учетом обстановки в Курской губернии. Особое внимание уделено влиянию переселенческих процессов на внутриорганизационные, кадровые аспекты деятельности железнодорожной полиции, зависимости духовно-нравственного состояния служащего от личностного выбора. Сделаны выводы о значимости, масштабности, многоплановости деятельности жандармской железнодорожной полиции в ходе осуществления переселенческой политики.

Ключевые слова: Курская губерния; переселенческая политика; железная дорога; жандармская железнодорожная полиция; духовность

Для цитирования: Петрыкин Н.Н. Жандармская железнодорожная полиция: опыт осуществления массовых перевозок на территории Курской губернии (1896–1914) // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. Тамбов, 2020. Т. 25, № 187. С. 110-119. DOI 10.20310/1810-0201-2020-25-187-110-119

Abstract. We contribute to the discussion of the results of a significant resettlement policy, the role of the gendarme railway police in its implementation and the role of the gendarme structure in the history of the Russian Empire. For the first time, we make an attempt to disclose the mechan-

ism of the gendarme railway police in implementing the state's resettlement policy in the area of migration flows on the materials of the Kursk Governorate, taking into account the existing railway network and the structure of the gendarme police departments. Based on the materials of the State Archive of the Russian Federation and local archives, the issues of legal regulation of mass railway transportation by the gendarme railway police are considered. An analysis of the gendarme's paperwork based on the materials of the Kursk branch of the gendarme police department of the Moscow-Kursk railway is given, aspects of interaction with the railway administration, local authorities, and the general police are highlighted. We trace the change and expansion of the duties of the railway gendarmes in connection with changes in the resettlement policy during the period under review and highlight the main stages. Particular attention is paid to issues of public safety in the context of criminalization on the railways. We show the role of the gendarme railway police in ensuring the sanitary and epidemiological welfare of passengers, taking into account the situation in the Kursk Governorate. Particular attention is paid to the influence of resettlement processes on the internal organizational, personnel aspects of the activities of the railway police, the dependence of the employee's spiritual and moral condition on personal choice. We draw conclusions on the significance, scale, diversity of the gendarme railway police activities during the implementation of the resettlement policy.

Keywords: Kursk Governorate; resettlement policy; railway; gendarme railway police; spirituality

For citation: Petrykin N.N. Zhandarmskaya zheleznodorozhnaya politsiya: opyt osushchestvleniya massovykh perevozok na territorii Kurskoy gubernii (1896–1914) [Gendarme railway police: experience of mass transportation in the territory of the Kursk Governorate (1896–1914)]. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki – Tambov University Review. Series: Humanities*, 2020, vol. 25, no. 187, pp. 110–119. DOI 10.20310/1810-0201-2020-25-187-110-119 (In Russian, Abstr. in Engl.)

В реализации государственной политики, национальных проектов важная роль принадлежит правоохранительной системе, в том числе органам внутренних дел на транспорте. Особую актуальность приобретает изучение опыта жандармской железнодорожной полиции в осуществлении переселенческой политики государства в 1896–1914 гг., в частности, в ходе столыпинской аграрной реформы, ставшей, по сути, масштабным национальным проектом. Участие служащих жандармских полицейских управлений железных дорог (далее – ЖПУ ж.д.) во многом определило возможность, доступность, организованность переселения. В этой связи научный и практический интерес представляет исследование двунаправленных процессов: влияния деятельности жандармской железнодорожной полиции на переселенческую политику и степени воздействия последней на жандармские полицейские подразделения железных дорог. Побудительные начала, приоритеты силовой структуры, с одной стороны, и воздействие переселенческих потоков на организацию службы жандармских полицейских – с другой, являются предметом рассмотрения данного исследования. Определенный интерес представляет изучение деятельности специального правоохранительного органа в районах, через ко-

торые проходили переселенческие потоки. К их числу относилась Курская губерния.

Современный период историографии проблемы характеризуется необходимостью непредвзятой переоценки результатов переселенческой политики, потребностью изучения всех составляющих элементов реформы с целью рассмотрения ее отдельных аспектов.

В советской исторической литературе аграрная реформа П.А. Столыпина оценивалась негативно, как провалившаяся из-за сопротивления крестьян, неорганизованности со стороны власти, в том числе перевозок по железной дороге. Учитывая дискуссионность оценки развития России в предреволюционный период, важно отметить расширение проблематики исследований. Основное внимание авторы уделяли анализу статистических материалов, отражавших устремления крестьян, масштабы миграции, а также вопросам правового, финансового обеспечения реформы, региональной специфике обустройства новоселов [1–3].

Новые подходы к оценке результатов переселенческой политики обозначились с начала 2000-х гг. Свое видение этого процесса предложил В.Г. Тюкавкин [4], отвергнув тезис о провале реформы, с положительной стороны отметил ее существенное продвижение. Курская деревня в годы столыпин-

ских преобразований 1906–1916 гг. изучалась А.М. Прилуцким [5]. Вопросам переселения крестьян с территорий Центрально-Черноземного региона уделяли внимание А.Н. Курцев [6], Н.С. Зуева [7], Е.Ф. Фурсова [8]. Психология русского крестьянства в пореформенной России рассматривалась В.Н. Фурсовым, А.В. Перепелицыным, Л.И. Плотниковой [9]. Непосредственно деятельность жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги и Комитета по решению вопросов переселения получила отражение в работах В.Е. Санина [10]. Отказ от сложившихся в советский период стереотипов оценки деятельности жандармского корпуса позволит увидеть новые аспекты механизма осуществления государственной политики в Российской империи, в том числе и решении общегосударственных задач.

Стремление к добровольному переселению отмечалось после отмены крепостного права с 1861 г., однако до 1896 г. государство не стимулировало это движение, опасаясь брожений в крестьянской среде и недостатка рабочих рук в европейской части России. Создание в 1896 г. Переселенческого управления МВД ознаменовало кардинальный поворот государства на поощрение перевозки крестьян из центральных и южных губерний страны на отдаленные земли Сибири [11]. Факт учреждения Переселенческого управления в структуре МВД Российской империи подчеркивал значимость правоохранительных подходов к организации массовых переездов крестьян. Правительство осознавало важность заселения стратегических районов Российской империи. Освоение отдаленных земель Сибири позволяло снижать остроту общественных конфликтов в деревне. Курская губерния оказалась на пути движения крестьян из южных и юго-западных регионов Российской империи.

Полицейское обеспечение деятельности железных дорог представляло собой решение таких задач, как раскрытие преступлений [12, с. 14], розыск лиц¹, охрана общественного порядка², что способствовало обеспечению безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, упорядоченному перемещению огромных людских потоков из цен-

тральных регионов России вглубь страны. Революционные события 1905–1907 гг., захлестнувшие и железную дорогу, на первый план выдвинули специальные полицейские функции по борьбе с брожениями в обществе, политическими прокламациями и различного рода провокациями³. С этим периодом совпало начало мероприятий по массовому переселению граждан из центральных и южных регионов страны на отдаленные земли Сибири в период проведения столыпинской аграрной реформы с 1906 по 1913 г. Правительство характеризовало скорейшее заселение отдаленных земель Российской империи «делом первостепенной важности по общегосударственным соображениям»⁴, заботилось об условиях перевозок малоземельных крестьян.

Само осуществление масштабной переселенческой политики стало возможным после создания в России сети железных дорог и включения в нее Транссибирской магистрали. Курская губерния стала одной из первой, по территории которой началось железнодорожное строительство с возведением Московско-Курской и Курско-Киевской железных дорог в 1867 г.⁵ Благодаря ударным темпам развития, к 1913 г. Россия находилась на втором месте в мире по протяженности железных дорог (71,7 тыс. км) [13, с. 523]. По территории Курской губернии пролегал 1304 версты рельсовых путей [14, с. 26]. Здесь сходились линии пяти железных дорог: Московской, Московско-Киево-Воронежской, Южной, Юго-Восточной и Северо-Донецкой. Густая транспортная сеть линий обеспечивала устойчивую связь Курской губернии со всеми регионами Российской империи.

Мероприятия, проводимые жандармами с 1896 до 1904 г. в отношении переселенцев,

³ ГАБО (Государственный архив Белгородской области). Ф. 101. Оп. 1. Д. 141. Л. 2об.-3.

⁴ ГАБО. Ф. 101 (Переписка с начальником КГЖУ о революционном движении в уезде, о забастовке на железнодорожном узле). Оп. 1. Д. 12; ГАКО (Государственный архив Курской области). Ф. 1642 (Выписка из дневника агентурных сведений о железнодорожном союзе партии ссоциалистов-революционеров. Список служащих Курского отделения Московско-Киево-Воронежской железной дороги, принимавших участие в забастовках 1906–1907 гг.). Оп. 2. Д. 347.

⁵ Сборник сведений о железных дорогах в России. Состояние сети железных дорог к 1 января 1868 г.; Выводы службы железных дорог в 1866 и 1867 гг. СПб.: Стат. отд. МПС, 1869. 449 с.

¹ ГАРФ (Государственный архив Российской Федерации). Ф. 110. Оп. 22. Д. 238. Л. 6об.

² ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 199. Л. 202об.-203.

следует отнести к первому этапу. В этот период участие ЖПУ ж.д. предполагало регулирование переселенческих потоков путем контроля за передвижением лиц, что позволяло избежать неразберихи, скопления посторонних граждан в местах отправок и в пути следования. Жандармские полицейские подразделения железных дорог, с одной стороны, обеспечивали соблюдение нормативных требований в интересах государства и перевозчиков, с другой – оказывали непосредственную помощь переселенцам в преодолении трудностей.

Штаб Корпуса жандармов издал инструкцию чинам ЖПУ ж.д. за № 48 от 24 марта 1897 г. «О порядке действий по пресечению самовольных переселений крестьян из губерний Европейской России на казенные земли Сибири и степных областей» [15, с. 322-324]. В.Е. Санин отмечал, что в названной инструкции «довольно подробно расписывались действия чинов ЖПУ ж.д. 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 остановкой самовольных переселенцев» [10, с. 108]. Инструкция от 24 марта 1897 г. включала в себя обязанность жандармов по контролю за перевозками пассажиров, выявление безбилетных, бродяг, самовольно покинувших оседлые места жительства, соблюдение санитарных норм и правил торговли возле поездов. При осложнении оперативной обстановки жандармские полицейские взаимодействовали с местными властями, железнодорожной администрацией, общей полицией и иными ведомствами.

Приведение в движение огромной массы людей потребовало перераспределения полномочий всех причастных служб и ведомств. Основная нагрузка по пресечению самовольного переселения ложилась на жандармских унтер-офицеров. Численность нижних чинов отделений колебалась от 20 до 40 человек, которые обслуживали по 200 верст пути. На территории Курской губернии в реализацию переселенческой политики были включены жандармские полицейские отделения: Курское – Московского ЖПУ ж.д.; Брянское, Глуховское, Рышковское, Мармыжское, Конотопское – Московско-Киевского ЖПУ

ж.д.; Белгородское, Старо-Оскольское, Валуйское – Харьковского ЖПУ ж.д.; Сумское, Основское (с 1911 г.) – Кременчугского ЖПУ ж.д., а также другие отделения, наименования и участки, обслуживания которых менялись в процессе становления сети ЖПУ ж.д.⁶ На крупных станциях, таких как Курск, Белгород, работали специальные поисковые группы Переселенческого управления МВД с целью выявления неблагонадежных лиц.

В соответствии со статьями 950, 951 и 952 Уложения о наказании лиц, которые без ведома властей и без установленных на то видов переезжали с места на место, называли бродягами. Их предписывалось задерживать для установления личности, подвергать административным мерам наказания: взысканию штрафа, аресту, возвращению к месту постоянного жительства, воспрепятствованию «к прочному водворению и оседлости в Сибири» [16, с. 152-158]. Так, приказом начальника Харьковского ЖПУ ж.д. от 9 июня 1897 г. № 86 «за оказанные похвальные действия при задержании ходока-переселенца и быстрое составление поэтому протокола»⁷ отмечен унтер-офицер Валуйского отделения Иван Белоус. Приказом начальника того же Управления от 7 мая 1898 г. № 84 объявлено «Спасибо» другому унтер-офицеру – Валентину Мироненко «за оказанные им похвальные действия при задержании переселенцев, не имеющих на то установленных документов и быстрое по этому делу распоряжение»⁸.

Рассматривая организацию перевозок, место и роль ЖПУ ж.д. в этом процессе, следует отметить многоаспектность их деятельности. В целях стимулирования переезда переселенцев к новому месту жительства железнодорожным транспортом существовала система ссуд и льготных тарифов. Переселенческая такса на проезд составляла 5 руб. 15 коп. за 3500 км, 7 руб. 65 коп. за 5200 км, 10–15 руб. за 7 тыс. км. Для детей старше 10 лет билет стоил четверть от полной цены, для детей младше 10 лет проезд был безденежным. За провоз багажа взималось 60 коп. с пуда [17, с. 69]. Обозначилась проблема безбилетного проезда и провоза багажа. На переселенцев и их кладь составлялись сопро-

⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 242. Л. 65.

⁷ Там же. Д. 479. Л. 36об.

⁸ Там же. Д. 480. Л. 27.

водительные документы⁹, соответствие которых контролировали железнодорожные жандармы. Общий Устав Российских железных дорог статьями 27, 28 и 162 определял обязанность пассажиров возмещать ущерб перевозчику, а в случае отказа выполнить требования обстоятельства происшествия документировались железнодорожными жандармами, в отношении возмутителя проводилось дознание с последующим направлением дела в суд [16, с. 710]. Указанная мера действовала в интересах перевозчиков, создавала условия для нормального функционирования и развития железнодорожного транспорта.

Движения поездов по станциям производились по расписаниям, согласовываемым на узловых пунктах [17, с. 69-70]. Для обеспечения слаженной работы координировались различные ведомства. В 1898 г. Департамент железных дорог утвердил технические правила перевозки переселенцев и санитарного надзора за ними. В приспособленных крытых товарных вагонах были оборудованы сидения по воинским образцам 1885 г. с нарами в один ярус. В вагонах имелись закладки в дверях, препятствовавшие падению взрослых и детей, сходные мостки для использования в местах стоянок¹⁰.

С изменением в начале XX века социально-экономической и политической обстановки в стране в «Высочайше утвержденных временных Правилах о добровольном переселении сельских обывателей и мещан-земледельцев» № 24701 от 6 июня 1904 г. предусматривалась возможность открытия широкого свободного льготного переселения из отдельных местностей «вследствие особо неблагоприятных хозяйственных условий»¹¹, вызывалось «видами правительства»¹² и признавалось «желательным»¹³.

Отказ от ограничений на передвижение крестьян в новые земли Сибири ознаменовал новый этап в переселенческой политике [18, с. 274]. С учетом имевшегося опыта циркуляр управлений железных дорог от 19 февраля 1909 г. № 4028 гласил: «Ввиду значительных размеров ожидаемого переселения <...>

надлежит приложить все усилия к правильному и безостановочному передвижению переселенцев...» [16, с. 954]. Изменение государственной политики сказалось на жандармских полицейских. Кроме местных, по Курской губернии проходили потоки льготного переселения из Полтавской и Харьковской губерний, где крестьянское движение было наиболее активным. К ним присоединялись переселенцы из Киева. А.Н. Курцев отмечал, что в 1908 г. Центрально-Черноземный район империи (ЦЧР) «дал наибольшее число участников переселенческого движения на слабозаселенные окраины – до 2 млн человек, включая 200 тыс. ходоков» [6, с. 303]. С 1896 по 1910 г. в Амурскую область переселено 19445 жителей Полтавской губернии, 7004 – из Харьковской, 6843 – из Киевской, 5303 – из Черниговской. В Приморскую область также активно переезжали выходцы из: Черниговской (35193 человека), Киевской (27901 человек), Полтавской (16417 человек), Подольской (8462 человека), Волынской (7812 человек) губерний [14, с. 16]. Курская губерния пропускала через себя основные потоки переселенцев.

Правовая регламентация деятельности ЖПУ ж.д. осуществлялась на основе предписаний, распоряжений и иных нормативных правовых актов. На активное участие ЖПУ ж.д. в переселенческой политике косвенно указывает официальное делопроизводство. Так, из описи дел Курского жандармского полицейского отделения (далее ЖПО) следует, что с 1906 по 1911 г. в нем ежегодно заводились дела с характерными заглавиями: «К руководству по передвижению переселенцев, рабочих и по полицейско-санитарному надзору»¹⁴. Они состояли из нормативных предписаний, результатов служебной деятельности, переписок со службами и ведомствами¹⁵.

Переселенческое движение проявляло новые вызовы и угрозы, требовало соответствующих мер реагирования. Так, циркуляром Штаба корпуса жандармов № 46 от 13 апреля 1907 г. [16, с. 956-957] предписывалось железнодорожным полицейским контролировать должное санитарное состояние подвижного состава. С 1908 г., помимо специально приспособленных для перевозки

⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 238. Л. 147об.

¹⁰ Там же. Л. 147.

¹¹ Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ). Собр. 3. Т. 24. № 24701. С. 604.

¹² Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ). Собр. 3. Т. 24. № 24701.

¹³ Там же.

¹⁴ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 70об.-96об.

¹⁵ Там же. Л. 1-117об.

переселенцев товарных поездов, стали использоваться теплушки и вагоны III и IV классов, были запущены в эксплуатацию специально оборудованные санитарные пункты [16, с. 948]. Они представляли собой «небольшую подвижную больницу, позволявшую перевозить больных в удобных условиях, выделять их из поезда и изолировать, обеспечивать надлежащий медицинский уход и лечение» [17, с. 74]. Такие меры были вынужденными, так как с ростом интенсивности перевозок увеличилась скорость распространения инфекций, в том числе на территории Курской губернии, где наблюдались вспышки эпидемий холеры. Свирепствовали оспа, грипп, скарлатина, разные формы тифа и т. д. [19, с. 191]. В конце XIX века Курская губерния занимала 22-е место по заболеваниям оспой. В 1909 г. буйствовал тиф. Для инфицирования населения не так опасно было линейное расстояние, как интенсивность транспортных сношений [20, с. 214-344]. При этом, чем доступней был пункт железнодорожного сообщения, тем быстрее шло распространение болезни. В этих условиях медицинские осмотры, дезинфекции подвижного состава позволяли избежать вспышек массовых заболеваний среди переселенцев. С 1911 г. поезда в Сибирь состояли из специальных вагонов: на десять пассажирских – один санитарный. Властями в 1913 г. взамен правил о медицинской службе были утверждены новые – по врачебно-санитарной части на всех железных дорогах, открытых для общественного пользования. Для санитарно-гигиенических и противоэпидемических мероприятий создавались комиссии: главная дорожная санитарная комиссия, участковые и санитарные попечительства. Они решали вопросы обострения эпидемиологической обстановки, разрабатывали безотлагательные и общие меры оздоровительного характера.

Неприятным фактом для простых граждан на объектах железнодорожного транспорта были хищения личной собственности. К концу XIX века жандармской полицией регистрировалось более 7 тысяч краж, совершаемых ежегодно в поездах и на станциях [21, с. 91]. Начиная с 1897 г., количество корыстных преступлений неуклонно росло. Анализ дел по фактам краж личного имущества граждан в поездах и на станциях показал, что если в 1896 г. в Харьковско-Цари-

цинском ЖПУ ж.д. было проведено 173 дознания¹⁶, то через два года уже 338¹⁷. Рост хищений ручной клади и перевозимых грузов продолжался [22, с. 27], достигнув пика в революционный 1906 год [23, с. 46]. Таким образом, в силу сложившейся специфики в перевозочных процессах жандармские полицейские железных дорог несли службу не только в уязвимой среде общества, но и действовали в интересах пассажиров на основе традиционных для России обычаев, в том числе религиозных. Для этого в помещениях жандармских отделений, на станциях устанавливались иконы и зажигались лампы¹⁸. Православные иконы, находившиеся на станциях, призваны были явить собой тайну человеческого достоинства, открыть высший смысл бытия. Так актуализировались духовно-нравственные понятия в среде переселенцев в условиях, когда временные неудобства и тяготы возрастали, что способствовало поддержанию общественного порядка и обеспечению общественной безопасности жандармскими полицейскими подразделениями железных дорог на станциях и в поездах.

Правовые нормы предписывали полицейским ЖПУ ж.д. оказывать некоторое снисхождение к переселенцам, проявлять внимательность и предупредительность к ним, не допуская явного нарушения общественного порядка. В циркуляре Управления железных дорог № 5719 от 26 февраля 1910 г. говорилось, что, несмотря на существовавшие ограничения и запреты торговли продуктами питания возле поездов, управление железных дорог предлагало на станциях беспрепятственно допускать местных жителей к продажам продуктов питания с рук [16, с. 955].

В жандармских унтер-офицерах граждане видели силу, законную власть, призванную обеспечить надлежащий правопорядок и должную безопасность. В связи с этим к жандармским полицейским предъявлялись особые моральные требования для обеспечения оптимальных условий проведения реализуемых государством проектов в интересах людей. Чины ЖПУ ж.д. были своеобразным мостом между властью и народом. Всячески помогая и охраняя население, создавая условия для развития безопасной работы транс-

¹⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 479. Л. 6-9.

¹⁷ Там же. Д. 481. Л. 9-12об.

¹⁸ Там же. Д. 486. Л. 44.

порта, оказывая поддержку наиболее уязвимым слоям общества, унтер-офицеры решали задачи государственного масштаба.

Деятельность железнодорожных жандармов традиционно рассматривалась с позиций ее значимости для общества и государства, реализации общеполицейских и специальных функций. Вместе с тем и переселенцы оказывали влияние на полицейских ЖПУ ж.д. Дело в том, что перевозка их по «билету в один конец» открывала перед жандармскими полицейскими противоположные нравственные возможности: бескорыстное отношение к человеку или дегероизирующее поведение. Такую полярность обусловило лишь одно обстоятельство: проезжавшие мимо переселенцы воспринимались жандармами как категория пассажиров, повторное появление которой они обычно не ждали. Вместе с тем среда переселенцев постоянно нуждалась в особом отношении, повышенном внимании и предупредительности. Если железнодорожный жандарм постепенно становился на путь бескорыстного служения обществу, искренне помогал переселенцам, то и сам обогащался, начинал жить тем, что М.М. Бахтин и С.С. Аверинцев называли «большим временем» [24, с. 1-10]. Однако для жандармов были доступны и иные пути, свидетельствовавшие либо о неразвитости духовного сознания, либо о расстройстве воли. Как результат – испытание бесцельностью и бессмысленностью службы, с которыми, к сожалению, не все справлялись. Например, это мог быть путь недобросовестного и формального отношения к исполнению должностных обязанностей¹⁹, что нередко проявлялось в злоупотреблениях спиртными напитками²⁰. Это мог быть путь пассивного, формального, в целом недобросовестного отношения к службе, что вело к смешению понятий, безразличию к людям, бездеятельности при осуществлении должного²¹, а в пределе своем – к суициду²². Таким образом, жандармская полицейская служба изначально представляла собой не только множество требований и практических задач, но и выявляла собой живую связь с людьми. Участие в реализации переселенческой политики дава-

ло возможность железнодорожным жандармам ощутить свою причастность к целому, находить высший смысл в ежедневном исполнении служебных обязанностей.

Таким образом, к 1908 г. сложилась система по решению вопросов переселения, в которой жандармские железнодорожные полицейские заняли свое место. Основная функция заключалась в обеспечении необходимого порядка на линиях железных дорог путем контроля за соблюдением нормативных предписаний, правил о добровольном переселении сельских обывателей, железнодорожных распоряжений, санитарно-эпидемиологических требований и т. д. Пресечение правонарушений, профилактика и раскрытие преступлений, обнаружение самовольных переселенцев, проведение иных мероприятий позволило жандармским полицейским обеспечить безопасность на линиях железных дорог. Условия деятельности требовали предельной самоотдачи и организованности всей правоохранительной структуры. Для Курской губернии эти процессы были особо злободневными, так как по территории проходили основные потоки переселенцев, включавшие движение из Южных и Юго-Западных регионов империи. Планомерное и целенаправленное осуществление железнодорожными жандармами общеполицейских мер, с одной стороны, и живая связь с людьми – с другой, дали положительные результаты, которые отражались в миллионах перевезенных крестьян. Сложившаяся за годы переселений общность людей приобретала свои самобытные черты. Народный артист СССР М.А. Ульянов писал, что на его родине в Сибири были такие понятия, как «чалдон» и «самоход». По его словам, «чалдон» – человек с Дона <...> «самоходы» – переселенцы из центральных губерний России, которые сами пришли, самоходом» [25, с. 38].

Жандармские полицейские отделения железных дорог стали основными исполнителями обеспечения охраны общественного порядка среди миграционных потоков, проходивших по линиям железных дорог на территории Курской губернии, что позволило при организации перевозок переселенцев обеспечить необходимо-достаточный уровень правопорядка. Массовое переселение крестьян на отдаленные земли Российской

¹⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 196. Л. 74.

²⁰ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 973. Л. 5.

²¹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 196. Л. 74.

²² ГАРФ. Ф. 110. Оп. 2. Д. 18544. Л. 2.

империи в части их перевозки железнодорожным транспортом в период 1896–1914 гг. стало возможным в значительной мере благодаря слаженным действиям ключевой пра-

воохранительной структуры, действовавшей на стальных магистралях, – жандармской железнодорожной полиции.

Список литературы

1. *Скляров Л.Ф.* Переселение и землеустройство в Сибири в годы столыпинской аграрной реформы. Л.: Изд-во Ленинград. ун-та, 1962. 588 с.
2. *Дякин В.С.* Столыпин и дворянство (провал местной реформы) // Проблемы крестьянского землевладения и внутренней политики России: сб. ст. / отв. ред. Н.Е. Носов. Л., 1972. Вып. 13. С. 231-273.
3. Кризис самодержавия в России, 1895–1917 / отв. ред. В.С. Дякин. Л., 1984. 664 с.
4. *Тюкавкин В.Г.* Великорусское крестьянство и Столыпинская аграрная реформа. М.: Памятники исторической мысли, 2000. 304 с.
5. *Прилуцкий А.М.* Столыпинская аграрная реформа и агрономическая помощь крестьянскому населению в Курской губернии // Ученые записки Российского государственного социального университета. 2008. № 4. С. 228-231.
6. *Курцев А.Н.* Особенности переселений российского крестьянства за 1861–1917 гг. на примере Центрально-Черноземного региона // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. Тамбов, 2008. № 10 (66). С. 303-309.
7. *Зуева Н.С.* В.Г. Тюкавкин и Л.Ф. Скляров: два взгляда на проблему крестьянского переселения в эпоху столыпинских реформ // Преподаватель XXI век. 2014. № 3-2. С. 251-258.
8. *Фурсова Е.Ф.* Южнорусские переселенцы Сибири: этнокультурная специфика и направления развития традиционной культуры в первой трети XX в. // Вестник Российского фонда фундаментальных исследований. Гуманитарные и общественные науки. 2017. № 4 (89). С. 49-58.
9. *Фурсов В.Н., Перепелицын А.В., Плотникова Л.И.* Социальная психология и пореформенная крестьянская повседневность // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология. 2012. № 1 (120). С. 139-144.
10. *Санин В.Е.* Жандармское полицейское управление Сибирской железной дороги в организации обеспечения порядка и законности в ходе переселенческого движения в России (1893–1914 гг.) // Вестник Московского университета МВД России. 2014. № 4. С. 106-110.
11. *Зубков И.В.* Переселенчество // Большая российская энциклопедия: в 30 т. М., 2014. Т. 25. С. 659-661.
12. *Зуева Н.С.* Сборник «Вопросы колонизации» о проблемах переселения на Дальний Восток // Вестник Томского государственного университета. История. 2015. № 1 (33). С. 15-18.
13. *Колик А.В.* Транспортный комплекс // Большая российская энциклопедия: в 30 т. М., 2004. Т. 1. Россия. 1005 с.
14. *Золотухин А.Ю., Коровин В.В., Романов А.В. и др.* Последняя война императорской России и Курская губерния: социально-экономические процессы в провинции / под ред. В.В. Коровина. Курск: Юго-Зап. гос. ун-т, 2014. 204 с.
15. *Федоров С.И.* Справочная книжка для чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог. СПб.: Типография Штаба отдельного корпуса жандармов, 1903. 523 с.
16. *Тимофеев Л.А.* Обязанности жандармской железнодорожной полиции по жандармско-полицейской части. СПб.: Типография Министерства внутренних дел, 1912. 1195 с.
17. *Томилова Т.П.* Роль Транссибирской железной дороги в организации переселенческого движения в Сибири // Культура. Наука. Образование. 2011. № 1 (18). С. 67-75.
18. *Ковалев Д.В.* Столыпинская аграрная реформа // Большая российская энциклопедия. М., 2016. Т. 31.
19. *Коровин В.В., Романов А.В.* Состояние здравоохранения Курской губернии в Период первой мировой войны // Известия Юго-Западного государственного университета. 2013. № 6-1 (51). С. 187-192.
20. *Васильев К.Г., Сегал А.Л.* История эпидемий в России (материалы и очерки) / под ред. А.И. Метелкина. М.: Гос. изд-во мед. лит., 1960. 400 с.
21. *Абдрахманов А.И.* Проблема хищений на железнодорожном транспорте Российской империи периода империализма (конец XIX – начало XX в.) // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации. 2014. № 2. С. 89-93.
22. *Фролов В.В., Тышковец Н.К.* Особенности совершения краж на железных дорогах в России в конце XIX – начале XX вв. // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2009. № 2 (42). С. 27-31.

23. Санин В.Е. Деятельность Жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги по борьбе с преступностью: XIX – начало XX в. // Международный журнал конституционного и государственного права. 2017. Т. 2. № 2. С. 46-50.
24. Аверинцев С.С. «Скворешниц вольных граждан...» Вячеслав Иванов: путь поэта между мирами. СПб.: Алетейя, 2001. 167 с.
25. Ульянов М.А. Работаю актером. М.: Искусство, 1987. 394 с.

References

1. Sklyarov L.F. *Pereseleniye i zemleustroystvo v Sibiri v gody stolypinskoy agrarnoy reformy* [Resettlement and Land Management in Siberia During the Stolypin Agrarian Reform]. Leningrad, Leningrad University Publ., 1962, 588 p. (In Russian).
2. Dyakin V.S. Stolypin i dvoryanstvo (proval mestnoy reformy) [Stolypin and the nobility (failure of local reform)]. In: Nosov N.E. (executive ed.). *Problemy krest'yanskogo zemlevladieniya i vnutrenney politiki Rossii* [Problems of Peasant Land Tenure and Domestic Policy in Russia]. Leningrad, 1972, issue 13, pp. 231-273. (In Russian).
3. Dyakin V.S. (executive ed.). *Krizis samodержaviya v Rossii, 1895–1917* [The Crisis of Autocracy in Russia, 1895–1917]. Leningrad, 1984, 664 p. (In Russian).
4. Tyukavkin V.G. *Velikorusskoye krest'yanstvo i Stolypinskaya agrarnaya reforma* [Great Russian Peasantry and Stolypin Agrarian Reform]. Moscow, Pamyatniki istoricheskoy mysli Publ., 2000, 304 p. (In Russian).
5. Prilutskiy A.M. Stolypinskaya agrarnaya reforma i agronomicheskaya pomoshch' krest'yanskomu nasele-niyu v Kurskoy gubernii [Stolypin agrarian reform and agronomic assistance to the peasant population in the Kursk Governorate]. *Uchenyye zapiski Rossiyskogo gosudarstvennogo sotsial'nogo universiteta – Scientific Notes of the Russian State Social University*, 2008, no. 4, pp. 228-231. (In Russian).
6. Kurtsev A.N. Osobennosti pereseleniy rossiyskogo krest'yanstva za 1861–1917 gg. na primere Tsentral'no-Chernozemnogo regiona [Peculiarities of Russian peasant migration in 1861–1917. Exemplified by the central black soil region]. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnyye nauki – Tambov University Review. Series: Humanities*, 2008, no. 10 (66), pp. 303-309. (In Russian).
7. Zuyeva N.S. V.G. Tyukavkin i L.F. Sklyarov: dva vzglyada na problemu krest'yanskogo pereseleniya v epokhu stolypinskikh reform [V.G. Tyukavkin and L.F. Sklyarov: two points of view to the problems of peasant resettlement in the epoch of Stolypin's reforms]. *Prepodavatel' XXI vek* [Teacher 21st Century], 2014, no. 3-2, pp. 251-258. (In Russian).
8. Fursova E.F. Yuzhnorusskiye pereselentsy Sibiri: etnokul'turnaya spetsifika i napravleniya razvitiya traditsionnoy kul'tury v pervoy treti XX v. [South Russian immigrants of Siberia: the identity and trends in the development of traditional culture in the first third of the twentieth century]. *Vestnik Rossiyskogo fonda fundamental'nykh issledovaniy. Gumanitarnyye i obshchestvennyye nauki – Russian Foundation for Basic Research Journal. Humanities and Social Sciences*, 2017, no. 4 (89), pp. 49-58. (In Russian).
9. Fursov V.N., Perepelitsyn A.V., Plotnikova L.I. Sotsial'naya psikhologiya i poreformennaya krest'yanskaya povsednevnost' [Social psychology and post-reform peasant everyday life]. *Nauchnyye vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya. Politologiya – Scientific Bulletins of the Belgorod State University. Series: History. Political Science*, 2012, no. 1 (120), pp. 139-144. (In Russian).
10. Sanin V.E. Zhandarmskoye politseyskoye upravleniye Sibirskoy zheleznoy dorogi v organizatsii obespecheniya poryadka i zakonnosti v khode pereselencheskogo dvizheniya v Rossii (1893–1914 gg.) [Gendarme directorate of the Siberian railroad in organization of the provision of law and order in the course of the transmigration movement in Russia (1893–1914)]. *Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii* [Bulletin of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia], 2014, no. 4, pp. 106-110. (In Russian).
11. Zubkov I.V. Pereselenchestvo [Migration]. *Bol'shaya rossiyskaya entsiklopediya: v 30 t.* [Great Russian Encyclopedia: in 30 vols.]. Moscow, 2014, vol. 25, pp. 659-661. (In Russian).
12. Zuyeva N.S. Sbornik «Voprosy kolonizatsii» o problemakh pereseleniya na Dal'niy Vostok [The collection “Questions of colonization” about the problems of resettlement to the Russian Far East]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya – Tomsk State University Journal of History*, 2015, no. 1 (33), pp. 15-18. (In Russian).
13. Kolik A.V. Transportnyy kompleks [Transport complex]. *Bol'shaya rossiyskaya entsiklopediya: v 30 t.* T. 1. Rossiya [Great Russian Encyclopedia: in 30 vols. Vol. 1. Russia]. Moscow, 2004, 1005 p. (In Russian).
14. Zolotukhin A.Y., Korovin V.V., Romanov A.V. et al. *Poslednyaya vojna imperatorskoy Rossii i Kurskaya guberniya: sotsial'no-ekonomicheskiye protsessy v provintsii* [The Last War of Imperial Russia and Kursk

- Governorate: Social and Economic Processes in the Governorate]. Kursk, Southwest State University Publ., 2014, 204 p. (In Russian).
15. Fedorov S.I. *Spravochnaya knizhka dlya chinov Zhandarmskikh Politseyskikh Upravleniy zheleznykh dorog* [Reference Book for the Ranks of the Gendarme Police Directorates of the Railways]. St. Petersburg, Typography of Headquarters of a Separate Gendarmes Corps, 1903, 523 p. (In Russian).
 16. Timofeyev L.A. *Obyazannosti zhandarmской zheleznodorozhnoy politzii po zhandarmско-politseyskoy chasti* [Duties of the Gendarme Railway Police in the Gendarme-Police Unit]. St. Petersburg, Typography of Ministry of Internal Affairs, 1912, 1195 p. (In Russian).
 17. Tomilova T.P. Rol' Transsibirskoy zheleznoy dorogi v organizatsii pereselencheskogo dvizheniya v Sibiri [The Trans-Siberian railway part in resettlement organization in Siberia]. *Kul'tura. Nauka. Obrazovaniye – Science, Education and Culture*, 2011, no. 1 (18), pp. 67-75. (In Russian).
 18. Kovalev D.V. Stolypinskaya agrarnaya reforma [Stolypin agrarian reform]. *Bol'shaya rossiyskaya entsiklopediya* [Great Russian Encyclopedia]. Moscow, 2016, vol. 31. (In Russian).
 19. Korovin V.V., Romanov A.V. Sostoyaniye zdravookhraneniya Kurskoy gubernii v Period pervoy mirovoy voyny [Condition of health care of the Kursk province during World War I]. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta – Proceedings of the Southwest State University*, 2013, no. 6-1 (51), pp. 187-192. (In Russian).
 20. Vasilyev K.G., Segal A.L. *Istoriya epidemiy v Rossii (materialy i ocherki)* [History of Epidemics in Russia (Materials and Essays)]. Moscow, Medical Literature Publ., 1960, 400 p. (In Russian).
 21. Abdrakhmanov A.I. Problema khishcheniy na zheleznodorozhnom transporte Rossiyskoy imperii perioda imperializma (konets XIX – nachalo XX v.) [The problem of theft on railway transport of the Russian empire period of imperialism (late of 19th – early of 20th centuries)]. *Vestnik Vserossiyskogo instituta povysheniya kvalifikatsii sotrudnikov Ministerstva vnutrennikh del Rossiyskoy Federatsii – VESTNIK "All-Russian Advanced Training Institute of the Ministry of the Interior of the Russian Federation"*, 2014, no. 2, pp. 89-93. (In Russian).
 22. Frolov V.V., Tyshkovets N.K. Osobennosti soversheniya krazh na zheleznykh dorogakh v Rossii v kontse XIX – nachale XX v. [The features of stealing on railways in Russia at the end of the 19th – the beginning of the 20th century]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta MVD Rossii – Bulletin of St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia*, 2009, no. 2 (42), pp. 27-31. (In Russian).
 23. Sanin V.E. Deyatel'nost' zhandarmского politseyskogo upravleniya Sibirskoy zheleznoy dorogi po bor'be s prestupnost'yu: XIX – nachalo XX v. [The activities of the gendarmierie police department Siberian railway in the fight against crime: 19th – beginning of 20th centuries]. *Mezhdunarodnyy zhurnal konstitutsionnogo i gosudarstvennogo prava – International Journal of Constitutional and State Law*, 2017, vol. 2, no. 2, pp. 46-50. (In Russian).
 24. Averintsev S.S. «Skvoreshnits vol'nykh grazhdanin...» Vyacheslav Ivanov: put' poeta mezhdru mirami [“Birdhouse of the free citizen ...” Vyacheslav Ivanov: the Path of a Poet Between Worlds]. St. Petersburg, Aleteyya Publ., 2001, 167 p. (In Russian).
 25. Ulyanov M.A. *Rabotayu akterom* [I Work as an Actor]. Moscow, Iskusstvo Publ., 1987, 394 p. (In Russian).

Информация об авторе

Петрыкин Николай Николаевич, преподаватель кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта. Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации им. И.Д. Путилина, г. Белгород, Российская Федерация. E-mail: npetrykin@mvd.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1441-6974>

Поступила в редакцию 27.03.2020 г.
Поступила после рецензирования 24.04.2020 г.
Принята к публикации 22.05.2020 г.

Information about the author

Nikolai N. Petrykin, Lecturer of Security at Transport Facilities Department. Belgorod Law Institute of Ministry of the Internal of the Russian Federation named after I.D. Putilin, Belgorod, Russian Federation. E-mail: npetrykin@mvd.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1441-6974>

Received 27 March 2020
Reviewed 24 April 2020
Accepted for press 22 May 2020