

**Гронский Александр Дмитриевич**

кафедра гуманитарных дисциплин БГУИР

## **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЖАНДАРМЕРИЯ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО КРАЯ ВО ВРЕМЯ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

Ключевые слова: Первая мировая война, железнодорожная жандармерия, Северо-Западный край.

В 40-е гг. XIX в. жандармерия Российской империи кроме ведения политического сыска, патрульно-постовой службы и обязанностей военной полиции начала исполнять полицейские функции на железных дорогах. Железнодорожные линии уже в то время рассматривались как стратегические путепроводы, по которым в случае войны можно было быстро перебросить значительные военные силы. Видимо поэтому император Николай I решил привлечь к охране железнодорожного полотна подразделения «высшей полиции» [см. подробнее: 4; 6]. Строительство железных дорог развивалось очень быстрыми темпами, вслед за этим увеличивалось и число жандармов, задействованных в их охране. К началу XX в. количество служащих железнодорожной жандармской полиции превышало число остального личного состава жандармерии вместе взятого. Железнодорожные жандармы, хотя и относились к политической полиции, но политическим сыском стали заниматься только с 1905 г, выполняя до этого только полицейские функции. В период Первой мировой войны сфера деятельности политической полиции вновь расширилась.

С началом военных действий правительство стало уделять особое внимание настроениям рабочих на предприятиях оборонного характера и железных дорогах. Меры безопасности были усилены и в белорусско-литовских губерниях, находящихся в непосредственной близости к фронту. Вся деятельность по поддержанию порядка на железных дорогах, борьба с преступностью в полосе отчуждения, контроль за благонадёжностью железнодорожных служащих продолжали оставаться в ведении жандармских полицейских управлений железных дорог (далее ЖПУ ж.д.). Несмотря на ухудшившуюся с началом войны экономическую ситуацию, эвакуацию железнодорожных рабочих и служащих из прифронтовых районов на более восточные территории (в первую очередь в Витебскую губернию), перемещённые железнодорожники не вели какой-либо серьёзной борьбы за повышение своего экономического положения. Лишь во второй половине 1916 г. железнодорожные жандармы Витебска столкнулись с экономическими забастовками рабочих механических мастерских. Забастовщики избрали представителей, чтобы донести свои проблемы до начальства, но в последний момент испугались, что руководство железной дороги будет проводить постоянное давление на выборных, и поэтому

прекратили работу, потребовав к себе жандармского офицера и коменданта станции. Последние немедленно прибыли в мастерские, где рабочие объяснили им мотивы забастовки. Начальник жандармского отделения полковник Смирницкий напомнил рабочим, что их действия идут только на пользу противнику. Он предложил возобновить работу, а свои требования изложить лично ему через выборных. Полковник пообещал лично довести эти жалобы до железнодорожного начальства, а результат сообщить рабочим. Для этого Смирницкий собирался ещё раз зайти в мастерские.

При расследовании жалоб оказалось, что рабочие на самом деле не получали надбавок к зарплате. Кроме того, были найдены и другие недостатки. К ноябрю 1916 г. конфликт был полностью улажен, однако жандармы провели расследование и установили зачинщиков. По причине того, что забастовка была спонтанной и проводилась без какого-либо участия революционно-настроенных элементов, никаких репрессий не последовало, но всё же, как средство большего контроля было предложено усилить агентурное наблюдение за рабочими [1, л. 1].

Этот случай был не единственным. В сентябре 1916 г. в мастерских станции Витебск забастовали 300 человек. Они предъявили своему инженеру экономические требования и бросили работу. Забастовщики решили пойти по уже проторенному пути и потребовали встречи с начальником железнодорожного жандармского отделения полковником Смирницким. Офицер выслушал жалобы и попросил рабочих вернуться на свои места. После разговора с жандармом конфликт был тут же улажен [2, л. 1].

В период Первой мировой войны непосредственная близость губерний Северо-Западного края к фронту вызывала у многих людей ощущение опасности. Для того, чтобы почувствовать себя хоть как-то защищённым, население начало приобретать всевозможное оружие. Это веяние не обошло стороной и железнодорожных служащих. Они начали направлять многочисленные просьбы начальникам ЖПУ ж.д. и их отделений с целью получить разрешение на хранение и ношение оружия. Причём некоторые просители сначала покупали оружие, а потом просили разрешение на его хранение. Основная же масса желающих поступала наоборот [10, л. 1]. Обычно указывалось, что ружья приобретались для охоты, однако большинство просителей ранее охотой не занималось. Все просьбы рассматривались жандармской железнодорожной полицией, но разрешения на приобретение, хранение и ношение оружия выдавались только лишь тем, кто «вполне благонадёжен и действительно охотник». Интересно заметить, что основной причиной отказов в выдаче разрешений было то, что вполне политически благонадёжные просители не занимались охотой. Купленное уже оружие, на которое не было получено разрешения, изымалось станционными жандармскими унтер-офицерами. Его владельцам предлагали продать ружья тем, кто на самом деле является охотником [10, л. 1]. Некоторая часть железнодорожников решила обзавестись более компактным оружием – револьверами. В своих прошениях к жандармским офицерам они уже писали не об охоте, а о самозащите. Так, один из железнодорожных

служителей попросил разрешения на ношение револьвера ввиду беспокойного нынешнего времени и того, что иногда ему приходится передвигаться по участку ночью. Эту просьбу поддержал инженер, однако жандармы, рассмотрев её, отказали, решив, что «надобности в револьвере не встречается» [10, л. 15, 15 об.]. Случались и курьёзные обоснования желаний приобрести револьверы. Например, один из железнодорожных служащих захотел вооружиться по причине развода с женой и уверенности, что она будет ему мстить. Кроме того, проситель писал, что возвращается со службы поздно, живёт рядом с кладбищем, и иногда его преследуют до самой квартиры «какие-то тёмные личности». На резолюции жандармский офицер, не вдаваясь в психиатрические подробности, написал: «В [...] разрешении на право имения револьвера не вижу серьёзной надобности» [10, л. 36].

По железной дороге частные предприятия перевозили для заказчиков ящики с охотничьим оружием. Отправляемый груз жандармы не проверяли, если поставщик ручался за то, что в ящике содержатся только предметы, указанные в описи. Однако при получении груза жандармский унтер-офицер обязательно присутствовал во время вскрытия ящика и проверял по описи наличие оружия, подтверждая отсутствие там посторонних предметов [10, л. 10, 11 об., 12, 39]. Случалось, что оружие по железной дороге доставлялось и нелегально военными полевых подвижных госпиталей в санитарных поездах. В основном это были трофейные австрийские винтовки. Когда жандармы получали подобную информацию, они изымали оружие [10, л. 3]. Иногда случались происшествия и в пассажирских поездах. Так, багажный кассир обратил внимание на две небольшие, но очень тяжёлые корзины, закрытые на замок, и предложил их хозяину осмотреть содержимое корзин. Владелец сказал, что принесёт ключ, ушёл, но так и не вернулся. Кассир сообщил о корзинах жандармскому унтер-офицеру, который при понятых вскрыл их. Внутри оказалось 13 коробок охотничьего пороха [10, л. 31–34].

Иногда в работе жандармов случались и чрезвычайные происшествия. Так, в начале 1917 г. на одной из станций Северо-Западной железной дороги под колёса набирающего ход поезда попал ефрейтор продовольственного транспорта. Он пытался на ходу перескочить из вагона в вагон, но сорвался. Находящийся неподалёку жандармский унтер-офицер Ломако, «подвергая свою жизнь явной опасности», вытащил солдата из-под колёс. Жандарм составил рапорт о происшествии, на основании которого начальство представило Ломако к награде, проведя перед этим опросы свидетелей. Оно устанавливало, действительно ли спасение происходило с риском для жизни. Только после того, как все показания подтвердили геройский поступок жандарма, он был представлен к награде [8, л. 141-144].

В период военного времени к той деятельности, которой жандармская железнодорожная полиция занималась в мирных условиях, добавились ещё и специфические обязанности, например, противодействие шпионажу и диверсионной деятельности противника на железных дорогах. С самого начала войны немцы начали использовать сирот-подростков – как мальчиков,

так и девочек – для краж офицерских сумок в поездах. Попытка оказалась неудачной, поскольку подростков одевали в одинаковое платье, и жандармские унтер-офицеры на железных дорогах задерживали малолетних шпионов [11, с. 55]. Однако в поездах встречались и «мирные» подростки, продававшие пассажирам разнообразные мелочи. Для того, чтобы у них не возникало проблем при этом, им выдавали специальные временные удостоверения, которые разрешали продажу чего-либо на отдельных участках дороги. Удостоверения были именные, не предназначались для передачи другим лицам и по истечении срока действия должны были быть возвращены по месту выдачи [3, л. 1].

Для противодействия диверсионной деятельности противника в губерниях, расположенных в прифронтовой зоне, власти организовали охрану железнодорожного полотна специальными сторожами из крестьян и мещан, что должно было освободить жандармских железнодорожных унтер-офицеров от дополнительной нагрузки.

Также офицеры ЖПУ ж.д. во время эвакуации обязаны были выдавать удостоверения на право получения квартирных денег для семей служащих, удостоверения личности подведомственных им унтер-офицеров, членов их семей, документы на провоз вещей и проезд конвоиров. Жандармы должны были охранять составы, предназначенные для эвакуации, следить за очерёдностью при посадке в вагоны. Офицеры также проверяли подготовленные к эвакуации эшелоны, чтобы в них перевозились только необходимые для жизнедеятельности эвакуируемых предметы, если же попадались иные вещи, то жандармы обязаны были «без всякого снисхождения выбрасывать ненужный хлам из вагонов» [9, л. 1, 8, 22, 24].

Железнодорожные жандармы контролировали и способы досуга работников железной дороги. Например, через руки жандармской железнодорожной полиции проходили просьбы о проведении тех или иных мероприятий железнодорожных служащих. Жандармы контролировали их ход, а потом рапортовали об этом городскому полицмейстеру. При этом некоторые отчёты имели свойство теряться. Разбирательства по фактам местонахождения отчётов велись неделями и даже месяцами. Так, жандармский отчёт по поводу проведения музыкального вечера в мастерских Александровской железной дороги, прошедшего 26 декабря 1916 г. так и не был обнаружен к моменту начала Февральской революции [7, л. 35, 35 об.].

Таким образом, железнодорожная жандармская полиция Северо-Западного края в период Первой мировой войны в целом справлялась со своими прямыми обязанностями, а также функциями, возложенными на неё во время войны.

Деятельность железнодорожной жандармской полиции была разнообразна и требовала определённых знаний и навыков. Это очень ярко проявилось после Февральской революции. Падение императорской власти вызвало желание избавиться и от институтов, защищавших исчезнувший режим. Жандармерия и полиция вызывали наибольшую неприязнь «революционного народа» и его новых идеологов. Совершенно не понимая

того, что железнодорожные жандармы занимались в первую очередь не политическим сыском, а деятельностью по соблюдению безопасности на железной дороге, жандармские полицейские управления стали расформировывать. Их функции были возложены на появившуюся милицию, которая не только не имела представлений о специфике жандармской железнодорожной службы, но и вообще грешила полным отсутствием профессионализма [подробнее об этом: 5]. Призывы некоторых здравомыслящих администраторов, пришедших к управлению после Февральской революции или сохранивших свои посты, ни к чему не привели. В сознании основной массы «освобождённого народа» не укладывались представления о необходимости наличия государственной безопасности в воюющей стране, борьбе с разведывательной и диверсионной деятельностью противника, контроле за стратегическими магистралями переброски войск во время войны. Железнодорожная жандармская полиция была расформирована.

#### Литература

1. Архивный фонд Национального музея истории и культуры Беларуси. Ф. «Научно-вспомогательный». – Док. № 4360/1.
2. Архивный фонд Национального музея истории и культуры Беларуси. Ф. «Научно-вспомогательный». – Док. № 4369/21.
3. Архивный фонд Национального музея истории и культуры Беларуси. Ф. «Научно-вспомогательный». – Док. № 23878.
4. Гронский А.Д. Жандармы на железных дорогах // Милютинские чтения – 1999: Материалы научной конференции, посвящённой 170-летию со дня рождения И.А. Милютина. 20 апреля 1999 г. / Ред.-сост. – А.Н. Егоров, А.В. Чернов. – Череповец: ЧГУ, 1999. – С. 37 – 40.
5. Гронский А.Д. Расформирование полиции и жандармерии в белорусских губерниях // Актуальныя праблемы гісторыі Беларусі: стан, здабыткі і супярэчнасці, перспектывы развіцця. Матэрыялы рэспубліканскай навуковай канферэнцыі, Гродна, 3 – 4 мая 2002 г. У 4 ч. Ч. 2. – Гродна, 2003. – С. 50 – 54.
6. Мурашко А.И. Жандармская полиция на железных дорогах Беларуси: организация и деятельность (1861 – 1917 гг.). Дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 – Минск: БГУ, 2006. – 122 с.
7. Национальный архив Республики Беларусь. – Ф. 615. – Оп. 1. – Д. 1.
8. Национальный архив Республики Беларусь. – Ф. 622. – Оп. 1. – Д. 55.
9. Национальный исторический архив Республики Беларусь. – Ф. 705. – Оп. 1. – Д. 54.
10. Национальный исторический архив Республики Беларусь. – Ф. 3065. – Оп. 1. – Д. 2.
11. Филюшкин А. Рус, не спи в гробу! // Родина, 2000. № 10, – С. 55.