

ГРЕБЕНКИН Алексей Николаевич, доктор исторических наук, сотрудник, Академия ФСО России (Россия, Орёл), e-mail: angrebyonkin@mail.ru, SPIN-код: 6750-0758, AuthorID: 539940

БУБЛИКОВ Андрей Александрович, аспирант кафедры истории, политологии и государственной политики, Среднерусский институт управления – филиал РАНХиГС при Президенте РФ (Россия, Орёл), e-mail: stalker057@mail.ru

GREBENKIN A.N., Doctor of Historical Sciences, Associate Professor, The Academy of the Federal Guard Service of the Russian Federation (Russian Federation, Orel), e-mail: angrebyonkin@mail.ru

BUBLIKOV A.A., Postgraduate Student, Department of History, Political Science and Public Policy, Central Russian Institute of Management, Branch of RANEPA (Russian Federation, Orel), e-mail: stalker057@mail.ru

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВОЕ РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ОХРАНЫ ИМПЕРАТОРСКИХ ПОЕЗДОВ В РОССИИ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

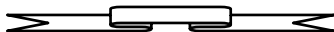
ORGANIZATIONAL AND LEGAL DEVELOPMENT OF THE IMPERIAL TRAIN SECURITY SYSTEM IN RUSSIA AT THE BEGINNING OF THE 20th CENTURY

Аннотация. Цель статьи – комплексный научный анализ организационно-правового развития системы охраны императорских поездов в России в начале XX века. Актуальность исследования обусловлена необходимостью анализа эволюции форм и методов деятельности специальных служб и подразделений органов государственной охраны в условиях активизации террористической угрозы. Это позволит не только уточнить методику противодействия эсеровскому террору, но и сделать ряд выводов, значимых с точки зрения оптимизации работы современных контртеррористических сил. Основу работы составляют неопубликованные материалы из фондов Российского государственного исторического архива. Автор приходит к выводу, что в начале XX века были приняты серьезные меры, направленные на совершенствование организационно-правового обеспечения охраны императорских поездов. В работе показано, что осуществлялось не только активное обсуждение проектов руководящих документов, но и внесение поправок в уже принятые положения и инструкции. Это было вызвано как выявлением пробелов и уязвимых мест, так и межведомственной борьбой между полицейскими и армейскими структурами, принимавшими участие в охране императора во время его железнодорожных поездок. Автор обращает внимание на то, что конкуренция полиции, жандармов и армии имела не только положительные последствия, выражавшиеся в совершенствовании правовой базы императорской охраны и оптимизации процесса правоприменения, но и отрицательные, наиболее губительным из которых была несогласованность действий. Статья завершается выводом о том, что указанный выше антагонизм продолжал оказывать негативное воздействие на организационно-правовое развитие системы охраны императорских поездов вплоть до 1917 года.

Ключевые слова: Российская империя, Николай II, институт государственной охраны, императорские поезда, 1-й Железнодорожный батальон, жандармские полицейские управления железных дорог.

Annotation. The purpose of the article is to analyze the organizational and legal development of the imperial train security system in Russia at the beginning of the 20th century. The relevance of the study is conditioned on the need to analyze the forms and methods evolution of the activities of special services and units of state security bodies in the context of the terrorist threat intensification. This makes it possible not only to clarify the methodology of countering the Socialist Revolutionary terror, but also to draw a number of conclusions that are significant from the point of view of optimizing the work of modern counter-terrorism forces. The sources of this research include unpublished materials from the collections of the Russian State Historical Archive. The authors conclude that at the beginning of the 20th century serious measures were taken to improve the organizational and legal support for the protection of imperial trains. The paper shows that there was not only an active discussion of the draft guidance documents, but also amendments to the already adopted regulations and instructions. This was caused both by the identification of gaps and vulnerabilities, and by the interdepartmental struggle between the police and army structures that took part in protecting the emperor during his railway trips. The authors draw attention to the fact that the competition between the police, gendarmes and the army had not only positive consequences, expressed in improving the legal framework of the imperial guard and optimizing the law enforcement process, but also negative ones. The inconsistency of actions was the most disastrous. As a result, the authors conclude that the above-mentioned antagonism continued to have a negative impact on the organizational and legal development of the imperial train security system until 1917.

Keywords: Russian Empire, Nikolai II, Institute of public security, imperial trains, 1st Railway Battalion, gendarmery police departments of the railways.



©Гребенкин А.Н., 2023г.

©Бубликов А.Н., 2023г

ВВЕДЕНИЕ

Начало XX века стало непростым временем как для Российской империи, так и для ее спецслужб и органов государственной охраны. Быстро растущая активность террористов, следствием которой являлась гибель нескольких видных сановников, заставила приступить к пересмотру принципов и методов обеспечения безопасности охраняемых лиц. Николай II, привыкшего вести активный образ жизни, угнетала необходимость прятаться от «бомбистов» в пригородных резиденциях. Он желал, как и прежде, совершать дальние поездки. Поэтому вопрос о внесении изменений в организацию железнодорожных путешествий и систему охраны императора и других августейших пассажиров оказался на повестке дня одним из первых.

В августе 1905 года была высочайше одобрена Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов при Высочайших путешествиях. Она представляла собой переработанный и дополненный на основании многолетнего опыта вариант инструкции, принятой в 1891 году. Непосредственными причинами, вынудившими осуществить принятие данного документа, были не только рост революционного движения, сопровождавшийся терактами, но и массовые забастовки железнодорожников.

В соответствии с данным документом меры охраны преследовали следующие цели: 1) предупреждение попыток вызвать крушение или остановку императорского поезда путем минирования железнодорожного полотна, разборки пути, повреждения мостов и т. п.; 2) предотвращение в отношении императорских поездов терактов с размещением на рельсах посторонних предметов, которые могли бы привести к сходу состава с рельсов; 3) недопущение убийства лиц, следовавших в императорском поезде, с помощью огнестрельного оружия либо иными способами.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

«Принятие мер по охране железнодорожного пути со всеми искусственными сооружениями, станционными и линейными зданиями в полосе отчуждения» [2, С.199] возлагалось на чины жандармских полицейских управлений железных дорог. Сотрудники общей полиции отвечали за принятие мер охраны в местности, прилегавшей к полосе отчуждения. Ввиду нехватки полицейских сил к охране железнодорожного полотна, как и ранее, привлекались войска. При этом постоянная охрана линий, соединявших Санкт-Петербург с теми населенными пунктами, в которых размещались пригородные императорские резиденции (Царское Село, Гатчина, Петергоф), возлагалась на 1-й Железнодорожный батальон. В конце XIX – начале XX века был построен Императорский путь – несколько железнодорожных линий, связывавших столицу с пригородными резиденциями и предназначенных исключительно для царских поездов. Использование этой «царской ветки» «давало возможность отправляться в путь в удобное время, развивать любую скорость и не зависеть от пассажирских поездов» [6, С.120]. В мае 1906 года была сформирована 5-я рота 1-го Железнодорожного батальона, предназначенная для охраны Императорского пути [5, С.261]. Необходимое содействие в предотвращении терактов должна была оказывать железнодорожная администрация, а в некоторых местах – и чины горного ведомства. Действия сотрудников всех ведомств, принимавших участие в охране железных дорог, должны были быть согласованы друг с другом. Руководящая роль при этом возлагалась на чины жандармских полицейских управлений железных дорог.

Жандармы и полиция должны были обращать особое внимание на все работы, производившиеся вблизи железной дороги, чтобы они «не могли бы служить приготовлением к какому-либо злоумышлению или действию, могущему угрожать в будущем безопасности прохода императорского железнодорожного поезда» (Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1328. Оп. 1. Д. 39. Л. 219 об.). Здания и сооружения, а также прилегающую местность следовало осматривать как можно чаще. Императорские покои и смежные с ними жилые и нежилые помещения, расположенные на станции, подвалы под ними находились в исключительном ведении жандармских полицейских управлений железных дорог. Жандармам подчинялись истопники и сторожа, обслуживавшие эти покои. Подвалы было запрещено использовать в качестве жилья или складов, однако допускалось устройство в них квартир для жандармских унтер-офицеров или железнодорожных служащих. Жандармы, служившие на железнодорожных станциях, должны были иметь списки всех лиц, проживавших на территории их участков, знать жильцов в лицо и следить за тем, чтобы все они имели документы, подтверждавшие их право на жительство.

Городской, уездной и сельской полиции вменялось в обязанность осуществлять бдительный надзор в отношении населения местности, прилегающей к железной дороге. Главным средством этого надзора выступал паспортный контроль. Кроме того, рекомендовалось обращать внимание на местных жителей, возвращавшихся из отлучек.

Как уже было сказано выше, к охране железнодорожного полотна привлекались войска. Определение численности воинского наряда для каждой дороги осуществлялось особой комиссией, в состав которой входили: 1) начальник жандармского полицейского управления железной дороги (председатель); 2) начальник дороги или управляющий доро-

гой; 3) начальник службы пути и зданий или его помощник; 4) заведующий передвижением войск; 5) офицер, назначенный командующим войсками в округе. Кроме того, в работе комиссии могли участвовать представители тех горных округов, по территории которых следовал императорский поезд. Окружные горные инженеры были обязаны снабдить комиссию планами всех горных работ, которые велись под полотном дороги и на расстоянии 50 сажен в каждую сторону. Комиссия составляла расписания, в которых указывались: число воинских чинов, необходимых для охраны каждого участка; наименования населенных пунктов, в которых должны были находиться войска; названия местностей, в отношении которых следовало вести наблюдение. Отдельно дворцовым комендантом составлялись и утверждались ведомости о тех железнодорожных сооружениях, которые брались под надзор чинов 1-го Железнодорожного батальона.

После получения извещения о предстоящем проследовании императорского поезда по распоряжению начальника жандармского полицейского управления железных дорог к железнодорожному полотну с боковых линий стягивалось как можно больше жандармов. Они брали под свой контроль все сооружения и постройки. О предстоящем проезде ставились в известность заведующий передвижением войск, который, в свою очередь, отдавал распоряжения о вызове войск для охраны, и начальники соответствующих горных округов. Управление дороги составляло и передавало жандармам списки железнодорожных служащих, которые должны были находиться на линии в момент проследования императорского поезда. В случае нехватки личного состава местных жандармских управлений железных дорог недостающее количество чинов по распоряжению начальника штаба Отдельного корпуса жандармов командировалось от других управлений. В

целях усиления технического надзора на трассу императорского проезда направлялись и железнодорожные служащие. На них могли возлагаться и обязанности, связанные с охраной.

Ожидая проследования императорского поезда, жандармские унтер-офицеры, командированные на охрану железнодорожного полотна, должны были тщательно осмотреть как рельсовый путь, так и все здания, сооружения и постройки. Одновременно осуществлялась проверка лиц, проживавших в зданиях, расположенных на станциях и вблизи железных дорог. Под особое наблюдение брались необитаемые или заброшенные здания. Не позже, чем за два дня до высочайшего проезда осуществлялся подробный повторный осмотр, который делали лично начальники жандармских отделений вместе с начальниками участков или дистанций службы ремонта пути, офицерами 1-го Железнодорожного батальона, командирами рот, принимавших участие в охране пути, а также представителями горного ведомства. По мере производства повторного осмотра у объектов, подлежавших взятию под охрану (мосты, тепловоды и т. п.), выставлялись часовые от войск или 1-го Железнодорожного батальона.

Губернаторы, в свою очередь, получив извещение о предстоящем проезде, ставили в известность уездных исправников, которые стягивали к железнодорожному полотну как можно больше чинов уездной и сельской полиции. При их нехватке недостающее количество полицейских командировалось из соседних уездов. Силами полиции осуществлялся контроль над территорией, находившейся вне полосы отчуждения. Там осматривались все здания, постройки и места производства работ, а также осуществлялась проверка местных жителей. Неблагонадежные или непроверенные лица подлежали удалению. Кроме того, особое внимание обращалось на места свежих земляных работ. О всех случаях, вы-

зывавших подозрение, следовало немедленно уведомить начальников жандармских отделений.

Если императорский поезд следовал по территории одного военного округа, то дворцовый комендант обращался по поводу выставления войскового наряда для охраны железнодорожной линии к командующему войсками округа. В тех случаях, когда императорскому поезду предстояло проследовать по территории нескольких военных округов, запрос необходимо было делать в Главный штаб, «указывая при этом, к какому времени войска должны прибыть на линию охраны» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 39. Л. 227).

Одной из особенностей охранной службы войск было то, что она допускала некоторые отступления от установленных правил ношения оружия и отдания чести. Так, часовые и патрули могли снимать ранцы и носить ружье на погонном ремне, не отдавая чести. Это делалось для того, чтобы солдаты меньше уставали и не отвлекались от своих обязанностей. Если к часовым обращался кто-либо из начальников, то полагалось встать по стойке смирно. Часовые могли исполнять приказания только того унтер-офицера или ефрейтора, который поставил их на пост, всех своих прямых начальников, а также императора. Жандармы передавали дополнительные распоряжения не непосредственно нижним чинам, стоявшим на постах, а офицерам.

Как известно, железная дорога является источником повышенной опасности. К сожалению, анализ документов заставляет сделать вывод о том, что далеко не все лица, задействованные в охране императорских железнодорожных путешествий, в полной мере это понимали. Даже нижние чины 1-го Железнодорожного батальона, которые были лучше знакомы с особенностями охраны железной дороги, чем солдаты частей, лишь время от времени привлекавшихся к участию

в охранных мероприятиях, достаточно часто попадали под поезда, когда обходили путь без соблюдения необходимых мер предосторожности. В мае 1896 года на 259-й версте Николаевской железной дороги пассажирским поездом был убит рядовой П. Гусев. В результате расследования был сделан вывод, что «...Гусев, будучи часовым на мосту, переходил путь с одной стороны на другую, дабы уйти от одного поезда, но попал под другой» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 2. Д. 201. Л. 65). В июне того же года рядовой М. Плотников, который вопреки инструкции забрался на мост через реку Черную на 167-й версте Николаевской железной дороги для его осмотра, был сбит ударом подножки курьерского поезда, вследствие чего у него «был пробит череп над левым глазом и раздроблена правая рука от кисти до локтя» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 2. Д. 201. Л. 66 об.). Поэтому во избежание несчастных случаев нижним чинам запрещалось ходить между рельсами или рядом с ними. На ровных участках следовало перемещаться за канавами железнодорожного полотна – там, где имелаась насыпь (у ее подошвы), а если железнодорожный путь находился в выемке, то часовые должны были ходить по краям выемки.

Все лица, имевшие право находиться на пути во время следования императорского поезда (за исключением заведующих передвижением войск, комендантов железнодорожных станций и воинских чинов), должны были иметь при себе пропуска-билеты определенного цвета, подписанные начальником жандармского отделения и заверенные печатью. Дорожные мастера, старшие рабочие и некоторые ремонтные рабочие, которые в случае необходимости могли работать на железнодорожном пути с артелями поденных рабочих, снабжались не только билетами, но и особыми удостоверениями, подписывавшимися начальниками жандармских отделений. Члены депутатий, встречавшие император-

ский поезд на станциях, также получали билеты, а в случае их отсутствия допускались на станцию по требованию губернатора, который брал на себя ответственность за их действия. Телеграфисты, работавшие на линии, получали билеты на основании удостоверений, выданных начальниками телеграфных округов.

Во время следования императорского поезда войсковая охрана последовательно занимала одно из трех положений. В первом положении нижние чины находились при их сборе в пунктах высадки, причем часть их выставлялась возле тех объектов (например, путепроводов, мостов, труб и т. п.), которые должны были находиться под усиленным контролем. С переходом войск во второе положение часовые выставлялись возле важных объектов и на пересеченной местности, а между занятыми пунктами курсировали патрули. Надзор осуществлялся как за самой железной дорогой, так и за прилегающей местностью на расстоянии 50 сажен в обе стороны от полотна; при этом осматривались леса, овраги, канавы, мосты, а также места производства земляных работ. После занятия войсками второго положения чины общей полиции должны были находиться на своих постах, а урядники – осуществлять непрерывные объезды железнодорожного полотна вплоть до прохода поезда. Пропуск лиц, не имевших билетов и удостоверений, прекращался, однако чины жандармских полицейских управлений могли давать разрешение на проход. С переходом войск в третье положение осуществлялось окончательное занятие линии охраны всеми нижними чинами, предназначенными для охраны пути. При необходимости часовые выставлялись с двух сторон полотна. Переход от одного положения к другому осуществлялся на основании телеграмм, которые отправлял дворцовый комендант. Если часовые замечали что-либо подозрительное как на дороге, так и на прилегающей

местности, они были обязаны немедленно сообщить об этом железнодорожным жандармам и персоналу железной дороги, а также доложить своему начальству.

Надзор за рабочими, производившими экстренные работы на взятом под охрану пути, поручался специально назначенным жандармским унтер-офицерам, а в случае нехватки жандармов – войсковым унтер-офицерам. Они должны были сопровождать команды поденных рабочих к месту производства работ, а затем отводить их обратно. Рабочих, которые имели билеты, выданные начальником жандармского отделения, не нужно было сопровождать.

После объявления третьего положения запрещалось «приближаться к пути ближе указанного начальником жандармского отделения расстояния, которое в открытой местности должно быть не менее 100 сажен» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 39. Л. 235 об.). Переход и проезд через переезды и путепроводы прекращался. Полиция должна была заблаговременно принять меры для того, чтобы на дорогах, ведущих к железнодорожной линии, не скапливались экипажи и пешеходы. Кроме того, по распоряжению железнодорожных жандармов прекращалось движение судов и плотов под железнодорожными мостами. Жители населенных пунктов, находившихся вблизи железнодорожного полотна, могли в момент прохода императорского поезда собираться за войсковым оцеплением, при этом не заходя за него.

Если злоумышленники осуществляли вооруженное нападение с целью разрушения железнодорожного пути, мостов, тоннелей и т. д., часовые от войск могли использовать оружие. На помощь посту, который подвергся нападению, должны были прийти соседние посты.

В момент прохода императорского поезда часовые должны были не смотреть на него, а контролировать окружающую обстановку. Для

этого им вменялось в обязанность «смотреть вперед по направлению следования поезда, а также и по сторонам полотна железной дороги» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 39. Л. 236 об.). В случае обнаружения опасности часовому следовало сделать несколько выстрелов вверх. Услышав выстрелы, железнодорожный сторож немедленно подавал поезду сигнал остановиться. К тому месту, откуда раздавались выстрелы, сразу же стягивались караульные с постов, мимо которых поезд уже проехал, а также железнодорожные служащие.

Распоряжение о снятии войсковой охраны делал дворцовый комендант. Посты, выставленные от 1-го Железнодорожного батальона, снимались по его особому распоряжению. Все билеты на право прохода подлежали возврату начальнику жандармского отделения.

Отступление от правил, закрепленных в Инструкции по охране императорских железнодорожных поездов при Высочайших путешествиях, допускалось лишь с согласия дворцового коменданта.

Опыт применения новой инструкции на практике вызывал ряд принципиальных вопросов, требовавших внесения поправок. В июне 1909 г., через четыре года после начала применения инструкции, командир 4-го армейского корпуса генерал-лейтенант А. В. Новосильцев предложил ряд дополнений к ней. Он полагал, что общий начальник войск охраны на территории военного округа должен находиться в курсе обстановки как в полосе отчуждения, так и на прилегавшей к ней местности. С этой целью следовало точно определить местонахождение, как общего начальника, так и начальников дивизионных, бригадных и полковых участков охраны и предоставить в распоряжение общего начальника войск охраны железнодорожный вагон для разъездов. Личный состав частей, привлеченных к охране, должен был размещаться в станционных помещениях или в

вагонах. Кроме того, генерал Новосильцев выступал с инициативой внесения ряда изменений, касавшихся развозки продуктов по постам, отправки телеграмм, размера суточных денег и т. д.

Однако дворцовый комендант генерал-адъютант В. А. Дедюлин, частично соглашаясь с доводами Новосильцева, не нашел достаточных оснований для внесения изменений в инструкцию. Главные предложения командира 4-го армейского корпуса были отвергнуты. Так, уведомление начальников войсковой охраны о происшествиях в районе охраны повлекло бы за собой лишь рост переписки, так как «по общему смыслу инструкции воинские части назначаются лишь в помощь жандармской полиции, а не наоборот» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 39. Л. 5). Предоставить общему начальнику войсковой охраны отдельный вагон было невозможно из-за отсутствия подвижного состава.

В сентябре 1909 года свои замечания относительно Инструкции по охране императорских железнодорожных поездов при Высочайших путешествиях представил командир 1-й бригады 3-й гренадерской дивизии генерал-майор Н. А. Думбадзе, который во время проследования императорского поезда являлся начальником охранного участка Москва – Бологое. По мнению Думбадзе, все распоряжения относительно охраны в полосе отчуждения после постановки войск в первое положение должны были исходить от начальника участка военной охраны. Отсутствие этого правила приводило к тому, что войска после занятия ими участков вынуждены были бездействовать в течение длительного времени, а затем производить осмотры мостов и прочих сооружений поспешно и поверхностно, упуская из виду важные детали. Так, при осмотре Тверского железнодорожного моста не было обращено внимание на расположенные под ним большие фонари, которые предназначались для освещения моста и реки.

Кроме того, Н. А. Думбадзе полагал, что принятые при выставлении наряда нормативы не позволяли охране справиться со стоявшими перед ней задачами. В частности, каждому часовому приходилось охранять участок длиной 500 шагов, что было трудноосуществимым, особенно в ночное время.

Вызывала определенные нарекания и методика охраны. В момент проследования императорского поезда часовой должен был смотреть вперед и в стороны, но при этом в инструкции не было указано, как он должен держать ружье и следует ли ему стоять или ходить. При осуществлении охранных мероприятий в 1909 г. было установлено, что часовые должны все время ходить, держа ружье на плече. Думбадзе совершенно справедливо замечал, что не учитывается психология солдата, которому в момент прохода поезда было очень сложно подавить в себе желание бросить хотя бы один взгляд на царский поезд, чтобы увидеть императора. Все солдаты, повинувшись этому желанию, смотрели на поезд и тем самым отвлекались от своих непосредственных обязанностей. По мнению генерал-майора Думбадзе, следовало закрепить в инструкции правило, согласно которому часовые в момент прохода поезда должны были остановиться и повернуться лицом в противоположную сторону. Это сводило к минимуму возможность поддаться соблазну и, отвлекаясь от обязанностей, посмотреть на царский поезд.

Однако и с доводами Думбадзе дворцовый комендант не согласился. В своем ответе генерал-адъютант В. А. Дедюлин делал акцент на том, что ведущая роль в проведении охранных мероприятий принадлежала железнодорожным жандармам, в то время как войска должны были оказывать им содействие. Необходимым условием эффективной и продуктивной работы было подчинение войск жандармам; невыполнение данного условия вело к недоразумениям и пререканиям. Кро-

ме того, жандармская полиция располагала сведениями, опытом и средствами, необходимыми для предупреждения и пресечения преступлений, и в силу этого лишь она могла выступать в качестве руководящего центра при проведении охранных мероприятий. Поэтому В. А. Дедюлин категорически не соглашался с предложением возложить руководство охраной на начальников участков войсковой охраны. Сократить расстояние между часовыми, занимавшими посты вдоль пути, он полагал возможным путем их расстановки в шахматном порядке. Наконец, предложенное Думбадзе расположение часовых в момент прохода поезда дворцовый комендант считал неудачным, так как забота часового о сохранении своей стойки могла отвлечь его от наблюдения за окружающей местностью. По мнению самого Дедюлина, было бы вполне достаточно внушить часовым обязанность наблюдать за своими участками, стоя в момент прохода поезда спиной к нему, а после проследования высочайшего состава поворачиваться лицом к хвостовому вагону и следовать за поездом, чтобы убедиться, что он благополучно проследовал данный участок.

Отвергая предложения Думбадзе, дворцовый комендант тем не менее не отрицал необходимости внесения изменений в инструкцию и сообщал командиру 1-й бригады 3-й гренадерской дивизии, что намерен возбудить вопрос о ее пересмотре в особой комиссии, в которую должны будут войти представители всех заинтересованных ведомств.

В январе 1910 года начальник 15-й пехотной дивизии генерал-лейтенант Д. Н. Безрадецкий выступил с предложением внести ряд изменений в Инструкцию по охране императорских железнодорожных поездов. Он обратил внимание на то, что, согласно параграфу 25, некоторые категории рабочих могли производить работы на железнодорожных путях, имея при себе пропускные

билеты и удостоверения на право производства работ, и часовые были обязаны беспрекословно их пропускать. Между тем среди рабочих был достаточно высок процент малограмотных и слаборазвитых, «особенно между инородцами, у которых всякая печатная бумажка, подходящая по цвету к выдаваемым жандармскими властями билетам и удостоверениям, а особенно снабженная какой-нибудь печатью, может сойти за билет или удостоверение и повести к печальным последствиям» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 39. Л. 39). Чтобы не допустить этого, генерал Безрадецкий предлагал установить на линии пропускные посты во главе с жандармскими унтер-офицерами и направлять на них всех рабочих, снабженных билетами. Дворцовый комендант, ознакомившись с этим предложением, выразил опасение, что его реализация приведет к увеличению числа постов.

Кроме того, Д. Н. Безрадецкий пришел к выводу, что, согласно выработанной в ходе Русско-японской войны практике сторожевого охранения, ночью лучше всего использовать подвижное охранение посредством курсирования дозоров между постами. Данная система могла быть использована и при охране железнодорожного пути в наиболее опасных местах. Ночью дозоры должны были выходить со следовыми фонарями пограничной стражи, светившими только вниз. С этим пунктом В. А. Дедюлин согласился, сделав пометку на полях: «Верно». Наконец, относительно последнего предложения, касавшегося расширения прав войск при охране железной дороги и превращения их из исполнителей воли жандармов, не имевшими необходимого опыта в несении сторожевой службы, в самостоятельных деятелей, дворцовый комендант высказался вполне определенно: «Вздор».

Со своими предложениями относительно совершенствования организационно-правовой составляющей охраны император-

ских поездов выступали и представители полицейских структур. Они были недовольны не столько нормативным закреплением правил обеспечения безопасности императора во время его железнодорожных путешествий, сколько практикой их реализации. Так, в октябре 1909 г. командующий Отдельным корпусом жандармов генерал-майор П. Г. Курлов в своем приказе отмечал, что во время высочайшего путешествия жандармские офицеры и унтер-офицеры, входившие в состав охраны, скапливались в значительных количествах на больших и узловых станциях как будто для встречи царя, в то время как они должны были обеспечивать осмотр пути и контроль за зданиями и сооружениями, расположенными вдоль железнодорожного полотна. Курлов внушал жандармским начальникам, что они должны осуществлять распределение постов таким образом, чтобы на станциях было как можно меньше офицеров.

Постоянные пререкания, жалобы и предложения заставили приступить к обсуждению мер, направленных на решение спорных вопросов и предотвращение конфликтных ситуаций. В январе – марте 1910 г. при Министерстве путей сообщения действовала комиссия, предназначенная для рассмотрения недоразумений и осложнений, возникавших при следовании императорских поездов по железным дорогам, и выработки мер по их предотвращению в будущем. Председателем комиссии являлся начальник Управления железных дорог действительный статский советник Д. П. Козырев. В ее состав входили представители министерств внутренних дел и путей сообщения. От дворцового коменданта в комиссию был делегирован штаб-офицер для особых поручений – полковник В. В. Ратко. Основное внимание членов комиссии было направлено на устранение побочных эффектов, возникавших при проведении охранных мероприятий и приводивших к задержкам движения пассажирских и грузовых поездов,

остановке разгрузки и погрузки. Кроме того, были случаи, когда жандармские офицеры и унтер-офицеры вмешивались в не входившие их компетенцию технические вопросы и требовали замены исправных рельсов, показавшихся им лопнувшими, уничтожения защитных посадок, произвольного назначения экстренных поездов для осмотра пути, запечатывания стрелочных будок и т. д. Билеты, на основании которых осуществлялся пропуск рабочих в полосу отчуждения, иногда выдавались слишком поздно, что не позволяло вовремя производить необходимые ремонтные работы. Кроме того, офицеры и солдаты во время исполнения своих обязанностей часто находились на рельсовом пути, вследствие чего их жизнь подвергалась опасности.

Недоразумения приводили к конфликтам, в ряде случаев принимавшим острую форму. Так, часовые после занятия войсками третьего положения запрещали железнодорожным служащим выходить на полотно, угрожая в случае неповиновения огнестрельным оружием. Это не позволяло вовремя заменить лопнувший рельс, убрать предметы, упавшие с проходившего поезда, и т. д.

Председатель комиссии полагал, что требования жандармов, вызывавшие задержки поездов, остановку операций с грузом, уничтожение защитных посадок и перемещение материалов, сложенных в полосе отчуждения, нельзя было считать законными. Представители Отдельного корпуса жандармов, Департамента полиции и дворцового коменданта сообщили, что шедшие вразрез с установленными правилами распоряжения исходили не от высшего руководства, а от местного начальства, не имевшего должного опыта вследствие того, что во второй половине 1900-х гг. император по причине революционных событий ездил в поезде на дальние расстояния крайне редко. Кроме того, руководители низшего звена опасались совершения террористических актов и предпочитали пе-

рестраховаться, предъявляя повышенные требования.

Члены комиссии пришли к выводу, что пассажирское и грузовое движение во время проследования высочайших поездов должно было быть стеснено как можно меньше. С этой целью перед каждой поездкой императора и членов его семьи по железным дорогам при Министерстве путей сообщения следовало созывать особые комиссии с участием представителей Управления железных дорог МПС, Инспекции императорских поездов МПС, Управления дворцового коменданта, Военного министерства, штаба Отдельного корпуса жандармов и Департамента полиции МВД для обсуждения различных мер, не предусмотренных существовавшими правилами. Инициатором созыва комиссий должен был являться дворцовый комендант.

Члены комиссии пришли к выводу, что запрет на производство погрузки и разгрузки мог действовать лишь во время нахождения войск в третьем положении и лишь «на тех путях и товарных станциях, которые расположены ближе 50 сажен от пути проследования императорского поезда» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 39. Л. 63 об.).

Недоразумения, связанные с недопуском часовыми на путь железнодорожных рабочих, имевших право находиться на линии во время высочайшего проезда, комиссия объяснила недостаточным знакомством нижних чинов с принятыми правилами и рекомендовала войсковому начальству лучше разъяснять солдатам, отправленным на охрану пути, их обязанности.

Однако работа комиссии не позволила устранить все недочеты. Помимо вопросов, связанных с применением на практике ведомственных положений и инструкций, регламентировавших порядок обеспечения безопасности императора во время его железнодорожных поездок, существовали серьезные проблемы сугубо организационного характера.

Главная из них была порождена необходимостью привлекать к охране железнодорожных путей большое количество военнослужащих. И если в европейской части России, где было дислоцировано много воинских частей, наряды выставлялись, хотя и не без труда, то на периферии такой возможности объективно не было. Так, в мае 1910 года начальник жандармского полицейского управления Среднеазиатской железной дороги составил расписание для охраны магистральной линии этой дороги и ее боковых линий, согласно которому требовался наряд в размере 17 586 нижних чинов. Между тем в охране можно было задействовать лишь части 1-го и 2-го Туркестанских армейских корпусов общей численностью 23 424 пехотинца и 3188 кавалеристов, из которых в наряд можно было выставить только 12 236 пехотинцев и 2626 кавалеристов. Таким образом, обеспечить полноценную охрану Среднеазиатской железной дороги и ее ветвей не представлялось возможным, а на охрану Ташкентской железной дороги сил не оставалось совсем.

По мнению штаба Туркестанского военного округа, одобренному командующим войсками, выходом из ситуации могло стать привлечение войск к охране только станций и технических сооружений, без выставления поперечных часовых, функции которых возлагались на конницу, из расчета четыре казака на 2 версты. Таким образом, вместо нехватки 5350 солдат создавался избыток в размере 2517 человек. Но даже при данном изменении в округе не оставалось ни одной части, которую можно было бы вывести на высочайший смотр. Выйти из этого положения можно было с помощью двух мер: 1) задержать царский поезд в Ташкенте на один день и перевезти охрану поездами на новые участки; 2) привлечь к охране воинские части Кавказского и Казанского военных округов.

Описанная выше и иные частные меры не позволили в полном объеме обеспечить охрану пути силами воинских частей. Это в конце концов заставило полностью пересмотреть схему охраны поездов. В 1914 году было принято новое Положение о мерах охраны Высочайших путешествий по железным дорогам, в соответствии с которым главным компонентом охраны должны были являться жандармские полицейские Управления железных дорог. Войска должны были оказывать содействие лишь «в подлежащих случаях» [9, С.4].

Начало Первой мировой войны заставило принять дополнительные меры по охране высочайших путешествий. Николай II часто выезжал на поезде в Ставку Верховного главнокомандующего. Поэтому начальник Дворцовой полиции полковник Б. А. Герарди, еще до войны во время железнодорожных поездок императора исполнявший обязанности коменданта императорского поезда [7, С. 324], в начале 1915 года разработал проект положения о коменданте императорских поездов.

Согласно проекту комендантом императорских поездов назначался начальник Дворцовой полиции. Он подчинялся непосредственно дворцовому коменданту. В обязанности коменданта входило ведение алфавитных списков личного состава технической бригады и бригады вагонной прислуги. Каждый служащий, допущенный к работе на императорском или свитском поезде, должен был иметь при себе свою фотокарточку, заверенную подписью коменданта поезда и печатью. Кроме того, на коменданта поездов возлагалось «принятие внутренних мер охраны Их Императорских Величеств и августейших детей во время нахождения их в поезде, а равно и поддержание в поезде порядка, тишины и спокойствия и наблюдение, чтобы в поезд не проникли посторонние лица» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 10. Л. 330 об.). Отправление поезда

со станции допускалось только с его разрешения. Все телеграммы, кроме высочайших, могли отправляться из императорского поезда лишь после того, как комендант делал на них свою пометку. Коменданту поездов подчинялись полицейские надзиратели Дворцовой полиции, назначенные для обслуживания императорского поезда, чины караула от 1-го Железнодорожного батальона, а также нижние чины Собственного Его Императорского Величества конвоя. Помимо этого, он наделялся правом «давать указания охранного характера лицам бригад: технической, вагонной прислуги и кондукторской, кои следуют в императорском поезде» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 10. Л. 331–331 об.). Все распоряжения коменданта поездов, направленные на обеспечение безопасности императорской семьи, должны были исполняться беспрекословно. Во время стоянок и остановок императорского поезда чины Отдельного корпуса жандармов, 1-го Железнодорожного батальона, полиции, а также администрация и служащие железных дорог были обязаны исполнять все требования коменданта, преследовавшие цель обеспечения безопасности императорского поезда. Во время продолжительных остановок поезда комендант устанавливал в линии сцепления поезда от 1-го Железнодорожного батальона пропускные посты, на которые назначались чины Дворцовой полиции.

Однако данный проект вызвал критику со стороны военного руководства. Командир 1-го Железнодорожного батальона генерал-майор С. А. Цабель, рассмотрев в апреле 1915 г. проект инструкции коменданту императорских поездов, отметил, что эту должность следует называть комендантом императорского поезда, так как комендантом всех императорских поездов являлся дворцовый комендант. Императорский поезд следовало рассматривать как подвижной дворец и соответственным образом распределять обязанности задей-

ствованных в обеспечении его безопасности чинов Собственного Е.И.В. конвоя, Собственного Е. И. В. Сводного пехотного полка, Дворцовой полиции и 1-го Железнодорожного батальона. Принцип, в соответствии с которым комендантом императорского поезда должен был являться по должности начальник Дворцовой полиции, Цабель считал «совершенно необоснованным и неправильным» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 10. Л. 333). По его мнению, комендантом поезда, которому подчинялись задействованные в охране поезда караульные команды строевых частей, должен был быть строевой офицер. Имевшие место на практике случаи, когда комендантом поезда назначался помощник начальника Дворцовой полиции, являвшийся гражданским чиновником, шли вразрез с понятиями о воинской дисциплине, так как подчинение воинских чинов и караулов лицу, не состоявшему на военной службе, могло привести к недоразумениям. Далее С. А. Цабель отмечал, что роль Дворцовой полиции во время высочайших путешествий должна была ограничиваться несением службы на пропускных постах возле поезда и заведованием письмами и телеграммами. Для этого было вполне достаточно назначить одного из опытных чиновников, а не самого начальника. Вся полицейская проверка лиц, обслуживавших императорский поезд, должны были быть осуществлена заблаговременно на общих основаниях. По мнению командира 1-го Железнодорожного батальона, на роль коменданта поезда вполне подходил один из старших штаб-офицеров этой воинской части. В заключение генерал-майор Цабель отмечал, что он считал неприемлемым пункт, в соответствии с которым военнослужащие 1-го Железнодорожного батальона были обязаны исполнять требования начальника Дворцовой полиции или его помощника, исполнявших обязанности коменданта императорского поезда, так как, во-первых, командир 1-го Железнодорожного батальона всегда лично присутствовал на

месте стоянки, а во-вторых, чины батальона хорошо знали свои обязанности и не нуждались в чьих-либо указаниях.

Проект Герарди не нашел поддержки и в Управлении дворцового коменданта. Управляющий канцелярией дворцового коменданта генерал-майор Д. И. Ростовцев, рассмотрев проект Положения о коменданте императорских поездов, напротив параграфа 2, в котором закреплялась неразрывная связь должностей коменданта императорских поездов и начальника Дворцовой полиции, сделал помету следующего содержания: «Сомневаюсь и нахожу это совершенно необоснованным» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 10. Л. 349).

В декабре 1916 года заведующий Особым отделом Управления дворцового коменданта полковник В. В. Ратко составил «Общие положения о коменданте императорского поезда». По его мнению, в каждый литерный поезд должен был назначаться свой комендант. Согласно «Общим положениям» для охраны императорского поезда назначались наряды от Собственного Е.И.В. конвоя, Собственного Е.И.В. Сводного пехотного полка, Собственного Е.И.В. Железнодорожного полка и Дворцовой полиции. Все наряды подчинялись одному из старших офицеров Железнодорожного полка, которого дворцовый комендант назначал комендантом поезда. Внутренняя охрана поезда осуществлялась на тех же основаниях, что и охрана внутренних покоев императорских дворцов (об этом, как было указано выше, писал генерал Цабель). В частности, посты, выставленные у дверей вагонов, были аналогичны пропускным постам у подъездов дворцов. Все должностные лица Отдельного корпуса жандармов и железнодорожной администрации, следовавшие в императорском поезде, были обязаны оказывать коменданту поезда необходимое содействие при исполнении им его служебных обязанностей. Аналогичным образом следовало поступать во время стоянок и остановок императорского поезда со-

трудникам всех охранных подразделений, а также местной железнодорожной администрации и служащим.

В январе 1917 года дворцовый комендант направил инспектору императорских поездов М. С. Ежову отзыв командира 1-го Железнодорожного батальона и разработанные полковником В. В. Ратко «Общие положения о коменданте императорского поезда». Однако «Общие положения» так и не были утверждены ввиду крушения монархии и ликвидации института императорской охраны.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, в начале XX века, ввиду резкого обострения фактора террористической угрозы, развитие организационно-правового компонента системы охраны императорских поездов шло достаточно интенсивно. Реализация на практике уже утвержденных документов позволяла выявить их недостатки, каждый из которых становился предметом оживленной дискуссии. Инициатива внесения поправок в руководящие документы исходила как от полицейских структур, так и от войск. При этом достаточно четко обозначалась линия их противостояния, обусловленного перманентным конфликтом интересов между ними. С одной стороны, это позволяло достаточно быстро найти уязвимые места в системе охраны царских железнодорожных путешествий и попытаться их устранить. С другой стороны, каждая из борющихся сторон старалась защитить собственные позиции и нанести урон противнику, что, разумеется, не могло не нанести ущерб общему делу. К сожалению, изжить антагонизм военных и полицейских структур так и не удалось, и он продолжал оставаться существенным препятствием на пути совершенствования организационно-правовых основ деятельности системы охраны императорских поездов до последних дней её существования.

Библиография / References:

1. Воейков В.Н. С царём и без царя: Воспоминания последнего дворцового коменданта государя императора Николая II. – М.: Воениздат, 1995. – 431 с.
2. Гончарова Ю.В. Жандармские полицейские управления железных дорог (1867–1917 гг.): дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2000. – 239 с.
3. Гребенкин А.Н., Ларин А.А. Создание системы обеспечения безопасности российских императоров во время железнодорожных поездок (1878–1881 гг.) // Вестник государственного и муниципального управления. – 2022. – Т.11. – № 4. – С. 165–177. EDN: SMSVQH.
4. Жаров С.Н. Из опыта правового регулирования оперативно-разыскных мероприятий по охране высочайших особ от покушений // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2020. – № 4 (88). – С. 18–25. EDN: OYCQKF.
5. Магази́нер Н.А. Императорские поезда. Как это было: хроника строительства и эксплуатации. – СПб.: Реноме, 2017. – 382 с.
6. Млынская Н. В. К истории императорских поездов и предыстории музея «Вагоны бывшего царского поезда» // Дворцы и война. К 100-летию начала Первой мировой войны. Сборник статей по материалам научно-практической конференции ГМЗ «Петергоф». – СПб.: Европейский Дом, 2015. – С. 115–124.
7. На страже главной цитадели России: к 100-летию Службы коменданта Московского Кремля Федеральной службы охраны Российской Федерации / [В.И. Жилиев, Д.А. Клочков, И.И. Кондратьев, О.Г. Леонов, Т.Д. Панова; сост. Д.А. Клочков]. – М.: Русские витязи, 2018. – 920 с.
8. Назарова Е.И. К истории частного железнодорожного строительства в России в 60–70-е годы XIX века // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4: История. Регионоведение. Международные отношения. – 2018. – Т. 23. – № 4. – С. 100–105. EDN: OYCQKF.

родные отношения. 2018. – Т. 23. – № 4. – С. 51–61. EDN: RXFMHF.

9. Положение о мерах охраны Высочайших путешествий по железным дорогам. – СПб.: Типография Штаба Отдельного корпуса жандармов, 1914. – 50 с.

10. Рыжова Ю.В. Институт государственной охраны императоров как часть системы внутренней безопасности Российской империи // Труды Академии управления МВД России. – 2022. – № 3 (63). – С. 162–170. EDN: TFTAHK.

1. Voejkov V.N. (1995) S carem i bez carya: Vospominaniya poslednego dvorcovogo komendanta gosudarya imperatora Nikolaya II [With the tsar and without the tsar: Memoirs of the last palace commandant of Emperor Nicholas II. – M.: Voenizdat. – 431 s. (In Russ.).

2. Goncharova Yu.V. (2000) Zhandarmские policejskie upravleniya zheleznih dorog (1867–1917 gg.) [Gendarmierie police departments of railways (1867–1917)]: dis. ... kand. jurid. nauk. – M. – 239 s. (In Russ.).

3. Grebenkin A.N., Larin A.A. (2022) Sozdanie sistemy obespecheniya bezopasnosti rossijskih imperatorov vo vremya zheleznodorozhnyh poezdok (1878–1881 gg.) [The creation of a system for ensuring the safety of Russian emperors during railway trips (1878–1881)] // Vestnik gosudarstvennogo i municipal'nogo upravleniya. – Т. 11. – № 4. – С. 165–177. EDN: SMSVQH (In Russ.).

4. Zharov S.N. (2020) Iz opyta pravovogo regulirovaniya operativno-razysknyh meropriyatij po ohrane vysochajshih osob ot pokushenij [From the experience of legal regulation of operational investigative measures to protect the highest persons from assassination attempts] // Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta MVD Rossii. – № 4 (88). – С. 18–25. EDN: OYCQKF (In Russ.).

5. Magaziner N.A. (2017) Imperatorskie poezda. Kak eto bylo: hronika stroitel'stva i ekspluatatsii [Imperial trains. How it was: chronicle of construction and operation]. – SPb.: Renome. – 382 s. (In Russ.).

6. Mlynskaya N.V. (2015) K istorii imperatorskih poezdov i predystorii muzeya «Vagony byvshego carskogo poezda» [On the history of imperial trains

and the prehistory of the museum «Wagons of the former royal train»] // Dvorcy i vojna. K 100-letiyu nachala Pervoj mirovoj vojny. Sbornik statej po materialam nauchno-prakticheskoy konferencii GMZ «Petergof». – SPb.: Evropejskij Dom. – S. 115–124. (In Russ.).

7. Na strazhe glavnoj citadeli Rossii: k 100-letiyu Sluzhby komendanta Moskovskogo Kremlya Federal'noj sluzhby ohrany Rossijskoj Federacii [On guard of the main citadel of Russia: to the 100th anniversary of the Service of the Commandant of the Moscow Kremlin of the Federal Security Service of the Russian Federation] / [V.I. Zhilyaev, D.A. Klochkov, I.I. Kondrat'ev, O.G. Leonov, T.D. Panova; sost. D.A. Klochkov]. – M.: Russkie vityazi, 2018. – 920 s. (In Russ.).

8. Nazarova E.I. (2018) K istorii chasnogo zheleznodorozhnogo stroitel'stva v Rossii v 60-70-e gody XIX veka [On the history of private railway construction in Russia in the 60-70s of the XIX century] // Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4: Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya. – Т. 23. – № 4. – С. 51–61. EDN: RXFMHF (In Russ.).

9. Polozhenie o merah ohrany Vysochajshih puteshestvij po zheleznym dorogam [Regulations on measures to protect the Highest travel by rail]. – SPb.: Tipografiya Shtaba Otdel'nogo korpusa zhandarmov, 1914. – 50 s. (In Russ.).

10. Ryzhova Yu. V. (2022) Institut gosudarstvennoj ohrany imperatorov kak chast' sistemy vnutrennej bezopasnosti Rossijskoj imperii [Institute of State Protection of Emperors as part of the internal security system of the Russian Empire] // Trudy Akademii upravleniya MVD Rossii. – № 3 (63). – С. 162–170. EDN: TFTAHK (In Russ.).

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

The authors declare no onflict of interest.

Поступила в редакцию (Received) 21.08.2023

Поступила после рецензирования (Revised) 18.10.2023.

Дата выхода в свет 29.12.2023.