

УДК 351.746.1:342.36(47)''1878/1881''

DOI:10.22394/2225-8272-2022-11-4-165-177

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

GREBENKIN A.N., Doctor of History, employee of Academy of the Federal Security Guard Service (Russian Federation, Orel), e-mail: angrebyonkin@mail.ru, AuthorID: 539940

ЛАРИН Артем Александрович, аспирант кафедры истории, политологии и государственной политики, Среднерусский институт управления – филиал РАНХиГС (Россия, Орёл), e-mail: larin-sm333@mail.ru

LARIN A.A., Postgraduate Student, Central Russian Institute of Management, branch of the RANEPА (Russian Federation, Orel), e-mail: larin-sm333@mail.ru

**СОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКИХ ИМПЕРАТОРОВ
ВО ВРЕМЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОЕЗДОВ (1878–1881ГГ.)**

**THE DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN EMPERORS' SECURITY SYSTEM DURING RAILWAY
TRIPS (1878-1881)**

Аннотация. Цель статьи – комплексный научный анализ формирования системы обеспечения безопасности российских императоров во время железнодорожных поездок в 1878–1881 гг. Актуальность исследования определяется необходимостью уточнения причин, способствовавших успеху членов революционной организации «Народная воля», стремившихся убить Александра II, а также конкретизации обстоятельств создания комплексной системы обеспечения безопасности Александра III. В определенной мере выводы исследования представляют ценность для истории отечественного железнодорожного транспорта и транспортной безопасности. Основу работы составляют неопубликованные материалы из фондов Российского государственного исторического архива и Научно-исследовательского отдела рукописей Российской государственной библиотеки.

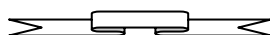
Ключевые слова: Российская империя, Александр II, Александр III, институт государственной охраны, Военная инспекция железных дорог, 1-й Железнодорожный батальон, Л.М. Альбертов, П.А. Черевин.

Abstract. The purpose of the article is to analyze the development of the Russian emperors' security system during railway trips in 1878-1881.

The relevance of the study is determined by the need to clarify the reasons that contributed to the success of the members of the revolutionary organization "Narodnaya Volya", who sought to kill Alexander II, as well as to specify the circumstances of the creation of a security system for Alexander III. To a certain extent,

As a result, the authors come to the conclusion that the findings of the study are valuable for the history of domestic railway transport and transport security. The work is based on unpublished materials from the collections of the Russian State Historical Archive and the Manuscripts Department of the Russian State Library.

Keywords: Russian Empire, Alexander II, Alexander III, Institute of State Security, Military Inspection of Railways, 1st Railway Battalion, L.M. Albertov, P.A. Cherevin.



ВВЕДЕНИЕ

Несмотря на то, что Александр II и члены его семьи с начала 1870-х гг. активно пользовались железнодорожным транспортом и даже совершали дальние поездки (на юг), какие-либо меры, направленные на обеспечение безопасности высочайших особ во время их путешествий, не принимались. Лишь 10 октября 1878 года были утверждены «Правила о поездках, употребляемых для проезда Высочайших особ по железным дорогам». Согласно данному документу всем железнодорожным обществам и товариществам вменялось «в особенную обязанность всеми зависящими от них мерами содействовать правильному, покойному и безопасному следованию Высочайших особ по состоящим в ведении означенных обществ и товариществ железным дорогам» (Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 237. Оп. 1. Д. 32. Л. 1). Главное общество российских железных дорог и общество Московско-Курской железной дороги были должны содержать на Николаевской, Санкт-Петербургско-Варшавской и Московско-Курской железных дорогах вагоны для проезда высочайших особ в исправности и готовности к немедленному отправлению. Чертежи вагонов утверждались министром путей сообщения по соглашению с министром императорского двора и командующим Императорской Главной квартирой, все работы производились за счёт министерства путей сообщения. Надзор за вагонами поручался особым чиновникам, назначавшимся министром путей сообщения. Прочие железные дороги имели право оборудовать особые вагоны для проезда высочайших особ, причем их устройство и ремонт производились на общих основаниях. Скорость следования экстренных поездов, в которых следовали члены императорской фамилии, должна была составлять от 30 до 50 вёрст в час. Расписания их движения утверждались по соглашению с министром императорского двора, командующим Императорской Главной квар-

тирой и министром путей сообщения.

Состав вагонов в поездах для дальних поездок определялся министром путей сообщения по соглашению с министром императорского двора и командующим Императорской Главной квартирой. Их максимальное количество в летний период (с 15 мая по 15 октября) должно было составлять от 12 до 16 шестиколёсных вагонов, а в зимний период (с 15 октября по 15 мая) – от 10 до 14 вагонов. Число вагонов для поездок в окрестностях Санкт-Петербурга определялось «подлежащим железнодорожным управлением в том количестве, какое указано будет в самом требовании о наряде поезда» (РГИА. Ф. 237. Оп. 1. Д. 32. Л. 3). Каждый поезд предварительно осматривался лицами, назначенными для этой цели министром путей сообщения. Все необходимые исправления и изменения осуществлялись по их указанию. В случае необходимости могли назначаться особые дополнительные поезда, предназначенные для перевозки свиты, прислуги и багажа.

Таким образом, разработанные в 1878 году правила касались исключительно организационных и технических аспектов обеспечения безопасности Александра II и членов его семьи во время железнодорожных поездок. Какие-либо меры, направленные на охрану царских поездов и линий, по которым они следовали, не принимались. Попытка взрыва царского поезда, предпринятая в ноябре 1879 года народовольцами, показала, что железнодорожное полотно и прилегавшая к нему местность, несмотря на наличие большого количества железнодорожных жандармов, охранялись крайне слабо. Примечательно, что данный теракт не повлёк за собой пересмотра принципов обеспечения безопасности царских поездов – в течение всего 1880 года и первой половины 1881 года охрана железнодорожных путей, по которым должен был проехать императорский состав, по-прежнему отсутствовала, хотя полиции было вменено в обязанность регулярно осматривать железнодорожные

пути и помогать Санкт-Петербургскому жандармскому полицейскому управлению железных дорог.

Лишь убийство Александра II 1 марта 1881 года заставило заняться разработкой системы транспортной безопасности как составной части единой службы императорской охраны. В апреле 1881 года Временный совет при Санкт-Петербургском градоначальнике генерал-лейтенанте Н. М. Баранове поддержал предложение Баранова о принятии чрезвычайных мер по охране железных дорог, ведущих из столицы к летним императорским резиденциям. Была образована особая комиссия, в которую вошли тайный советник Е. И. Ламанский, тайный советник О. И. Квист, тайный советник Д. Ф. Кобеко, действительный статский советник Лихачев и уполномоченные от железнодорожных управлений. Комиссия составила проект временных мер, который был рассмотрен и одобрен Временным советом 17 апреля 1881 года, после чего Н. М. Баранов представил данный проект министру внутренних дел генералу от кавалерии М. Т. Лорис-Меликову.

Проектом предусматривались следующие меры временного характера. Общий надзор за каждой железной дорогой возлагался на особое лицо – полицейского инспектора дороги, который назначался Санкт-Петербургским градоначальником. Ему временно подчинялись жандармские управления дороги, городская, пригородная и уездная полиция, а также охранная железнодорожная стража. Необходимость привлечения большого количества людей властно диктовалось объёмом поставленных задач и необходимостью их скорейшего решения. Полицейский инспектор и подведомственные ему структуры отвечали за состояние полотна железной дороги на всём протяжении от Санкт-Петербурга до соответствующей летней императорской резиденции, а также за примыкавшее к ней пространство шириной 100 сажен в каждую сторону и все строения в этой полосе – как государственные, так и частные. Все меры, которые инспектор

намеревался принять, должны были быть согласованы с градоначальником.

В полицейское ведение инспектора дороги переходила железнодорожная прислуга (обер-кондукторы, путевые и переездные сторожа, стрелочники и т. д.). Железнодорожное начальство должно было оказывать ему полное содействие.

Железнодорожных жандармов следовало назначать не из вольнонаёмных, а «из лучших и надёжнейших унтер-офицеров и рядовых из наблюдательного состава корпуса жандармов» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 3). За отличную службу они получали награды по усмотрению градоначальника. Строгая система отбора вводилась и в отношении железнодорожных служащих. Чтобы привлечь на должности сторожей и стрелочников надёжных людей, в период пребывания императора и членов его семьи в летних резиденциях жалование этой категории работников увеличивалось вдвое.

«Ближайший и непосредственный надзор за безопасностью пути и лежащих на пространстве 100 сажен по каждую сторону пути зданий и сооружений» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 4) возлагался на охранную вооружённую стражу, состоявшую из надёжных унтер-офицеров и рядовых. Число стражников определялось Санкт-Петербургским градоначальником. По его усмотрению часть стражи могла быть конной. Стражники размещались в зданиях, расположенных вдоль железнодорожного пути, и должны были обеспечивать постоянный контроль за самим путём и близлежащими строениями. Особое внимание при этом должно было уделяться мостам и проложенным под полотном трубам, которые следовало периодически проверять. Стражники снабжались сигнальными флагами и фонарями.

Для присмотра за стражниками полицейский инспектор назначал наиболее опытных жандармских унтер-офицеров, за каждым из которых закреплялся участок протяжённостью не более 10 вёрст. Проверка деятельности Охранной стражи и тщательный осмотр построек, расположенных вдоль ли-

нии (особенно тех, которые находились в непосредственной близости от железнодорожного полотна), должны были осуществляться не реже 3 раз в месяц самим полицейским инспектором совместно с офицером Отдельного корпуса жандармов и офицером сапёрных войск.

За благонадёжность и действия лиц, проживавших на железнодорожных станциях и в зданиях, расположенных рядом с железной дорогой, отвечали соответствующие железнодорожные управления. Все жильцы должны были быть известны полицейскому инспектору. Помещение на жительство посторонних лиц не допускалось.

Императорские покои, размещённые на станциях, поручались непосредственному надзору полицейских инспекторов. К самим покоям предъявлялся ряд серьёзных требований. Нельзя было допускать, чтобы под покоем размещалось открытое пространство (например, галерея). Подвалы, находившиеся под императорскими покоями, запирались на замки, регулярно осматривались и обязательно проверялись непосредственно перед приходом поезда, в котором следовали высочайшие особы. В этих подвалах могли размещаться на жительство исключительно чины полицейской и жандармской команд. Размещение прочих лиц, а также устройство складов категорически воспрещалось. Все окна и отдушины подвалов должны были быть забраны железными решётками. Эти правила распространялись не только на подвалы, находившиеся непосредственно под императорскими покоями, но и на «прилегающие к ним на пятисажённом во все стороны расстоянии» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 6). Отопление императорских покоев с помощью печей, расположенных в подвалах, следовало постепенно заменить отоплением, расположенным в самих покоях. До этой замены топить печи в подвалах следовало с особыми мерами предосторожности. Когда отопление не действовало, подвалы, в которых размещались печи, закрывались на замки, а двери опломбировывались. Раз в неделю двери открывались для тщательного осмотра под-

валов, после чего закрывались и запечатывались снова.

Серьёзные меры предосторожности принимались относительно мостов и труб, расположенных под полотном. Люки, предназначенные для осмотра постов, должны были запираются с помощью прочных запоров. Трубы с обоих концов забирались крепкими железными решётками. Ключи от замков, на которые закрывались люки и решётки, находились только у дорожных мастеров и местных жандармских унтер-офицеров.

На время прохода императорских поездов запасные пути должны были быть по возможности освобождены от других поездов и вагонов. Если убрать их не представлялось возможности, то пустые вагоны следовало запереть и поручить особому надзору железнодорожной прислуги. Кроме того, в момент проследования императорских поездов «пространство в 15 сажёнов по каждую сторону полотна железной дороги должно быть закрыто для всякого движения как конного, так и пешего, и всё это пространство должно быть совершенно свободно» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 7). Для этого на всех дорогах, шедших как параллельно, так и перпендикулярно рельсовому пути, в местах их приближения к железнодорожному полотну на расстояние менее 15 сажёнов устанавливались шлагбаумы или рогатки. Всё пространство, прилегавшее к железной дороге, на таком же расстоянии очищалось от зарослей кустарника, деревья обрезались, сплошные заборы заменялись решётчатыми оградами, землянки, склады сена, поленицы убирались. Дороги и мосты, пересекавшие рельсовый путь, на расстоянии 15 сажёнов ограждались шлагбаумами и рогатками.

Время и срок применения всех этих правил определялись Санкт-Петербургским градоначальником, «который, заблаговременно сообщая о сем подлежащему железнодорожному управлению, вместе с тем назначает полицейского инспектора и входит с кем следует в сношение об образовании охранной стражи в составе, признаваемом им нужным» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 7 об. – 8).

Параллельно с созданием нормативно-правовых основ транспортной безопасности принимались важные организационные решения. 12 мая 1881 года 1-й Железнодорожный батальон перешёл в подчинение дворцового коменданта, и тогда же ему «была поручена постоянная охрана железнодорожных путей, соединяющих столицу с загородными императорскими резиденциями» [4, С. 261].

13 мая 1881 года Александр III одобрил всеподданнейший доклад министра внутренних дел, в соответствии с которым охрана императора как во время пребывания во дворцах, так и в путешествиях поручалась генерал-адъютанту графу И. И. Воронцову-Дашкову, ставшему первым Главным начальником Охраны. Ему подчинялся полицейский инспектор железных дорог, отвечавший за охрану железнодорожных путей во время следования по ним царских поездов, а также надзор за этими путями «в пределах, определяемых самим назначением учреждаемого надзора» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 9). В подчинение полицейскому инспектору переходили полицейские чины, служившие на вокзалах и на линиях железных дорог, и железнодорожная прислуга. Полицейский инспектор наделялся правом предъявлять связанные с его служебными обязанностями требования к правлениям железных дорог и к частным лицам, проживавшим в пределах 100-саженного пространства по обе стороны от железнодорожного пути.

Новые сообщения о готовившихся террористических актах заставляли принимать дополнительные меры по обеспечению безопасности императорских поездов. В мае 1881 года в Департамент государственной полиции МВД поступили сведения о том, что члены революционных организаций намереваются совершить порчу рельсов на пути следования высочайшего состава. В соответствии с полученной информацией министр внутренних дел граф Н. П. Игнатьев приказал начальнику Санкт-Петербургского жандармско-полицейского управления железных дорог полковнику И. Н. Познанскому

связаться с правлением Главного общества российских железных дорог по поводу усиления надзора на Николаевской железной дороге. Пристальное внимание следовало обратить на рельсовый путь и мосты. В начале июня 1881 года Познанский сообщил, что он налаживает контакт с директором Николаевской железной дороги, но полагает, что предъявленные требования не будут выполнены без содействия министерства путей сообщения. Главным обстоятельством, затруднявшим реализацию намеченных мер, было сокращение количества железнодорожных служащих.

13 июня Главный начальник Охраны граф И. И. Воронцов-Дашков сообщил министру внутренних дел о необходимости привлечения городской полиции к охране стосаженной полосы вдоль участков железных дорог, находившихся в черте города. 30 июня граф Н. П. Игнатьев в ответном письме сообщил, что согласен с данным предложением и уже отдал соответствующие распоряжения Санкт-петербургскому градоначальнику.

В тот же день директор Департамента государственной полиции МВД В. К. Плеве сообщил графу И. И. Воронцову-Дашкову, что министерство путей сообщения ещё в марте предложило Совету управления Главного общества российских железных дорог отдать немедленные распоряжения о введении на Николаевской железной дороге всех необходимых мер безопасности. Согласно уведомлению товарища министра путей сообщения А. Я. Гюббенета «в настоящее время на Николаевской дороге частию уже введены, а частию приводятся в исполнение следующие меры к ограждению дороги от злоумышленных покушений, предложенные начальником жандармско-полицейского управления» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 21). Все расположенные вдоль дороги нежилые постройки (склады, амбары и т. д.) были «поручены особому надзору благонадежных агентов, под личной их ответственностью» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 21 об.). Подвалы станционных зданий были освобождены от хранившихся там вещей,

все перегородки снесены, окна забраны решётками либо заложены кирпичом, жилые помещения отделены от нежилых стенами, двери заперты, ключи от замков переданы станционным жандармам. Жилые помещения в подвалах, согласно данным ранее указаниям, были предоставлены чинам жандармерии и полиции. Подвальные помещения, находившиеся непосредственно под императорскими покоями, были полностью освобождены и заперты. Галереи и пространства, расположенные под станционными платформами, были очищены, входы в галереи закрыты на замки. Из жилых будок, расположенных вдоль линии, были выселены все посторонние лица. Телеграфистам вменялось в обязанность немедленно сообщать станционным жандармам о телеграммах, содержание которых казалось им подозрительным. Директор Николаевской железной дороги в свою очередь сообщил, что им дополнительно «представлены соображения об увеличении стражи вдоль пути, равно как и назначении особых сторожей при всех мостах и трубах, находящихся на дороге» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 24).

В августе 1881 года была образована первая в отечественной истории единая структура, занимавшаяся обеспечением безопасности императора – Охрана Его Императорского Величества (далее – Е. И. В.). В её состав вошла Железнодорожная инспекция, отвечавшая за охрану железнодорожных путей во время следования императорских поездов. Она состояла из военного инспектора железных дорог, назначавшегося из числа штаб-офицеров инженерных войск, чиновника особых поручений, секретаря и писаря. Военному инспектору подчинялся железнодорожный батальон, «мобилизованный, применяясь к штатам, объявленным в приказе по военному ведомству 1876 года за № 231» (Научно-исследовательский отдел рукописей Российской государственной библиотеки. Ф. 58. Раздел II. К. 139. Д. 17. Л. 3 об.).

20 августа 1881 года были приняты к руководству «Правила при следовании императорских поездов». Все лица, находившиеся в

императорских поездах, и их прислуга снабжались особыми билетами за подписью Главного начальника Охраны Е. И. В. генерал-адъютанта графа И. И. Воронцова-Дашкова. Без этих билетов в поезд никто не допускался. Из числа чинов министерства путей сообщения и служащих на частных железных дорогах на императорские поезда допускались лишь старший инспектор всех российских железных дорог и управляющие теми дорогами, по которым следовал поезд. Из чинов жандармско-полицейских управлений железных дорог на поезда допускались лишь их начальники. Императорский поезд должны были сопровождать военный инспектор железных дорог подполковник Л. М. Албертов (Альбертов), начальник тракции (службы тяги. – **А. Г., А. Л.**), старший машинист 1-го Железнодорожного батальона, кондукторская смена от этого же батальона, один обер-кондуктор от дороги следования, паровозная прислуга от дорог следования (машинист, его помощник и кочегар) и назначенные из числа чинов 1-го Железнодорожного батальона смазчики, слесари, осмотрщики и прочие рабочие. Начальники участков или дистанций сопровождали поезд на протяжении своей дистанции, находясь в ведущем паровозе.

В начале сентября 1881 года был составлен проект инструкции военному инспектору железных дорог. Согласно данному документу, должность военного инспектора учреждалась «с целью распространения всесторонней охраны на железных дорогах как на пути, так и на императорских поездах» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 10). Он отвечал за принятие необходимых мер безопасности на железной дороге и относившихся к ней сооружений, а также в пределах 100-саженной полосы по каждую сторону пути, в том числе в отношении находившихся там частных строений. Военному инспектору непосредственно подчинялись железнодорожный батальон, предназначенный для охраны пути, путевых сооружений, «а также для управления движением императорских поездов» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 10 об.), жан-

дармское полицейское управление соответствующей дороги и полицейские учреждения, расположенные вдоль охраняемой линии. Он имел право отдавать чинам железнодорожного батальона непосредственные распоряжения и личные указания, касавшиеся вопросов охраны пути и путевых сооружений, а также движения императорских поездов, содержания их подвижного состава и деятельности мастерских батальона. Правлениям и управлениям железных дорог военный инспектор мог указывать на обнаруженные им нарушения постановлений министерства путей сообщения, которые могли привести к возникновению угрозы охраняемому пути и сооружениям. Правительственная инспекция железных дорог должна была оказывать инспектору надлежащее содействие. Жандармско-полицейским управлениям железных дорог военный инспектор отдавал распоряжения, касавшиеся надзора за личным составом железнодорожных служащих дороги следования высочайшего поезда, а также за всеми помещениями и сооружениями, находившимися в полосе отчуждения. От городской полиции и исправников инспектор требовал принятия следующих мер безопасности: 1) сбора точных сведений о лицах, проживавших в пределах 100-саженной полосы вдоль железнодорожного полотна; 2) оформления их прописки; 3) наблюдения за питейными заведениями и гостиницами; 4) оповещения жителей населённых пунктов, расположенных вдоль железнодорожного пути, о соблюдении ими правил, относившихся к неприкосновенности железнодорожных путей и сооружений, проходу, проезду или прогону скота через пути, проходу под железнодорожными мостами; 5) наблюдения за подёнными рабочими, которых нанимало управление железной дороги.

В проекте инструкции жандармско-полицейским управлениям железных дорог отмечалось, что они должны были иметь точные сведения о степени политической благонадёжности всех служащих тех железных дорог, по которым следовал императорский поезд. Ни один человек не мог быть

допущен не только к службе, но и к подённой работе без тщательной предварительной проверки силами жандармско-полицейского управления и выдачи соответствующего удостоверения. Железнодорожные жандармы должны были обеспечить постоянное наблюдение за деятельностью мастерских. Подвальные этажи зданий и сооружений, находившихся вблизи дороги следования, ни в коем случае нельзя было отводить под квартиры вольнонаёмных служащих или склады; в крайних случаях там располагались на жительство чины жандармско-полицейских управлений или 1-го Железнодорожного батальона. Окна свободных помещений забирались железными решётками, а входы в них забивались наглухо. Чины управлений должны были тщательно осматривать все жилые помещения и постройки, размещённые в полосе отчуждения. Ключи от императорских покоев находились у старшего жандармского унтер-офицера, вход туда для уборки и ремонта допускался лишь в его присутствии. Ко времени проследования императорского поезда железнодорожные жандармы удаляли со станции всех посторонних и принимали меры по освобождению соседних путей от паровозов и вагонов. Для того чтобы быстро провести в жизнь все намеченные меры, железнодорожным жандармам рекомендовалось «...благоразумными и осторожными действиями гг. офицеров... приобрести в составе железнодорожных служащих вполне преданных и расторопных тайных агентов...» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 17 об.).

Принятые меры были более чем своевременными. Как отмечают Б. Н. Григорьев и Б. Г. Колоколов, «летом и осенью 1881 года в канцелярию Черевина (товарища министра внутренних дел, с 3 сентября 1881 года – Главного начальника Охраны Е. И. В. – **А. Г.**) поступило несколько тревожных сигналов о готовящихся покушениях на царя во время его передвижения по стране по железной дороге» [1, С. 647]. В одном из сообщений говорилось о том, что революционеры планировали взорвать царский вагон. Роль исполнителя отводилась человеку, который

должен был устроиться на железную дорогу в качестве смазчика колёс. Однако военный инспектор Л. М. Альбертов убедил производившего расследование капитана Г. П. Судейкина, что совершить теракт подобным образом невозможно ввиду назначения поездной прислуги исключительно из состава чинов 1-го Железнодорожного батальона, проходивших особую проверку, а также выставления оцепления вокруг поезда во время остановок.

2 октября 1881 года новый Главный начальник Охраны Е. И. В. генерал-майор Свиты П. А. Черевин предложил министру путей сообщения К. Н. Посьету возложить паспортный контроль в отношении лиц, служивших на железных дорогах либо проживавших в прилегающей к ним местности, исключительно на чинов жандармско-полицейских управлений железных дорог, вместо того чтобы распределять обязанности, связанные с его осуществлением, между местной полицией или станowymi приставами, администрацией дорог и железнодорожными жандармами. Из-за значительного расстояния между железными дорогами и станowymi квартирами, в которых прописывались паспорта, сведения о лицах, подлежащих полицейскому наблюдению, часто поступали с запозданием. Поэтому при каждом начальнике отделения жандармско-полицейского управления железных дорог следовало учредить паспортный стол в составе письмоводителя и писца (писцов). В течение октября железные дороги представили Главному начальнику Охраны свои соображения по поводу нового порядка осуществления паспортного контроля.

27 октября П. А. Черевин уведомил К. Н. Посьету о том, что начальники вызываемых для охраны железных дорог воинских частей «входят неминуемо в столкновение с чинами технической и жандармско-полицейской частей» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 35) ввиду отсутствия четкой регламентации полномочий и разграничения сфер компетенции. Черевин предложил выработать подробную инструкцию по охране императорских поез-

дов. Она должна была быть составлена особой комиссией в составе представителей военного ведомства, министерства путей сообщения и Отдельного корпуса жандармов при участии военного инспектора железных дорог. В качестве представителя министерства путей сообщения Главный начальник Охраны предложил назначить помощника правительственного инспектора Николаевской железной дороги статского советника барона А. Ф. Таубе. Проект данного документа под названием «Инструкция для охраны пути на случай проезда государя императора» был составлен генерал-адъютантом графом Э. И. Тотлебенем. Сама комиссия по приказанию управляющего военным министерством была образована при Главном штабе. Её возглавил помощник начальника Главного штаба генерал-майор Свиты М. Ф. Миркович. В ноябре от Генерального штаба в состав комиссии вошел помощник заведующего передвижением войск по всем железным и водяным путям империи генерал-майор Н. М. Головин, от Охраны Е. И. В. – начальник Санкт-Петербургского жандармско-полицейского управления железных дорог полковник И. Н. Познанский и командир 1-го Железнодорожного батальона полковник Л. М. Альбертов. Комиссия начала работу в кабинете генерала М. Ф. Мирковича в Главном штабе 13 ноября 1881 года.

В комиссии был рассмотрен новый проект инструкции военному инспектору железных дорог. На инспектора возлагались следующие обязанности: 1) постоянное наблюдение за состоянием императорских поездов; 2) отдача приказаний о техническом осмотре этих поездов; 3) представление на утверждение Главного начальника Охраны результатов этого осмотра в случае выявления необходимости осуществления каких-либо ремонтных работ; 4) осмотр и проба отремонтированного подвижного состава; 5) взаимодействие с железными дорогами по вопросам использования принадлежавших им императорских поездов; 6) своевременное взаимодействие с правительственными инспекциями и управлениями дорог по поводу

составления маршрутов высочайших путешествий; 7) поддержание связи с местными жандармско-полицейскими управлениями железных дорог и иными структурами, на которые могли распространяться распоряжения об охране пути следования императорского поезда; 8) командирование в случае необходимости на основании распоряжения Главного начальника Охраны чинов 1-го Железнодорожного батальона на железные дороги для ознакомления с местными условиями; 9) исполнение особых обязанностей в случае его нахождения в императорском поезде. Был вычеркнут пункт о личном сопровождении инспектором царского поезда по тем дорогам, которые вели в императорские резиденции и на которых были расположены чины 1-го Железнодорожного батальона.

Военный инспектор осуществлял контроль за состоянием подвижного состава императорских поездов с помощью чинов 1-го Железнодорожного батальона либо агентов-техников дороги, а также иными способами по усмотрению Главного начальника Охраны. В случае обнаружения неисправности подвижного состава военный инспектор составлял их описание с указанием стоимости ремонтных работ, а затем представлял подготовленные документы Главному начальнику Охраны, который определял, каким образом следует осуществить ремонт. По окончании ремонта инспектор вновь осматривал подвижной состав с помощью чинов 1-го Железнодорожного батальона или агентов-техников.

Согласно первоначальному варианту инструкции в случае, если император желал воспользоваться подвижным составом, не находившимся в ведении 1-го Железнодорожного батальона, инспектор должен был связаться с управлением той дороги, которой он принадлежал. После этого управление приводило паровозы и вагоны в полную исправность, назначало на них слесарей, смазчиков и сцепщиков, а затем передавало состав на ту дорогу, по которой должен был проследовать император. Однако комиссия сочла неудобным назначать в императорский

поезд временную прислугу, ввиду того что она не могла успеть ознакомиться с особенностями устройства подвижного состава.

Военный инспектор должен был взаимодействовать с инспекциями и управлениями железных дорог по поводу составления маршрутов следования императорского и дополнительного поездов на основании данных, полученных им от Главного начальника Охраны. Комиссия включила в данный пункт условие, согласно которому это взаимодействие должно было быть налажено по возможности заблаговременно, так как согласование графиков движения поездов требовало времени. Готовые проекты передавались на утверждение Главного начальника Охраны.

Военный инспектор был обязан лично сопровождать императорский поезд по тем дорогам к пригородным резиденциям, на которых был расположен 1-й Железнодорожный батальон. Руководствуясь распоряжениями Главного начальника Охраны, он распределял чинов батальона по маршруту следования. Непосредственная расстановка чинов как 1-го Железнодорожного батальона, так и пехоты и кавалерии вдоль рельсового пути и на станциях осуществлялась железнодорожными жандармами совместно с начальниками дистанций или дорожными мастерами.

Поезд должны были сопровождать: лицо, командированное от министерства путей сообщения, правительственный инспектор дороги, начальник жандармско-полицейского управления железных дорог, директор или управляющий дорогой, поездная прислуга (обер-кондуктор и кондукторы) от дороги следования, техническая прислуга (слесари, осмотрщики, смазчики и т. д.) от дороги – собственности поезда. Представитель от министерства путей сообщения назначался самим министром. На паровозе были обязаны находиться начальник участка службы пути, начальник участка службы тяги, обер-машинист, а также паровозная прислуга от дороги следования – машинист, его помощник и кочегар. Свитский поезд сопровождали: лицо, командированное от министерства путей сообщения, помощник правитель-

ственного инспектора дороги, жандармский офицер по назначению начальника жандармско-полицейского управления железных дорог, лицо, заведующее поездом от управления дороги. На паровозе находились: агент службы пути, агент службы тяги, паровозная прислуга от дороги следования, поездная прислуга от дороги следования, техническая прислуга от дороги, которой принадлежал поезд.

При нахождении в императорском поезде в пути следования военный инспектор следил за тем, чтобы все осмотрщики, слесари и смазчики имели удостоверения об их благонадёжности, подписанные управляющим, инспектором и начальником жандармского управления той дороги, в собственности которой находился подвижной состав, а обер-кондукторы, кондукторы, машинисты, помощники машинистов и кочегары – удостоверения за подписью тех же должностных лиц дорог следования. Комиссия особо отмечала, что обер-кондуктор и тормозные кондукторы должны были назначаться от дороги следования поезда. И если тормозных кондукторов по соображениям охраны можно было назначать от дороги-собственницы, то в отношении обер-кондуктора никаких исключений не допускалось, так как он должен был брать пропуск при проходе станций и по этой причине должен был быть хорошо знаком с особенностями организации движения на дороге.

Военный инспектор наблюдал за тем, чтобы на паровозе императорского поезда находились лишь лица, внесённые в утверждённый Главным начальником Охраны список. Присутствие посторонних воспрещалось «ввиду как тесноты, так и замешательства и возможности отвлечения паровозной прислуги от прямых обязанностей, что и подтверждено министерскими опытами, и в том числе при последнем путешествии государя императора» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 55).

При необходимости изменения маршрута, скорости или остановок императорского поезда военный инспектор обращался к находившемуся в императорском поезде старше-

му по должности представителю министерства путей сообщения, а тот, в свою очередь, делал надлежащие распоряжения через инспектора и управляющего дорогой. Отдавать приказы непосредственно паровозной и поездной прислуге было категорически воспрещено. Чинам жандармско-полицейских управлений железных дорог распоряжения, касавшиеся охраны, делались через начальника соответствующего управления, находившегося в поезде. Обо всех случаях, связанных с опасностью для императорского поезда, военный инспектор должен был докладывать Главному начальнику Охраны.

В ноябре 1881 года Главное управление Отдельного корпуса жандармов уведомило министра путей сообщения о мерах, принимаемых в целях предотвращения совершения террористических актов на железных дорогах. Станционные жандармы были обязаны наблюдать не только за станциями, но и за прилегающими к ним участками рельсового пути со всеми находившимися на них сооружениями. Границами участков служили естественные преграды (реки и протоки). Протяжённость участка составляла в среднем 15 вёрст (по 7,5 версты в каждую сторону). Жандармы должны были объезжать свои участки на дрезинах как минимум дважды в месяц. Они осматривали казармы, будки, мосты, трубы, канавы, выемки, насыпи и т. д. О результатах каждого объезда делался подробный доклад начальнику отделения. Кроме того, жандармы регулярно выезжали для расследования происшествий, поэтому объезд линии совершался ими даже чаще, чем раз в неделю.

Производя дознания и обыски в населённых пунктах, расположенных вблизи дороги, жандармы получали сведения обо всех вновь прибывших туда на жительство лицах, о постройках, раскопках, продаже и покупке зданий и т. д. Обо всём, что казалось им подозрительным, жандармы немедленно сообщали начальникам отделений, а также местным становым приставам и урядникам. У каждого старшего станционного жандарма имела особая тетрадь, в которую он впи-

сывал всех лиц, проживавших на территории его участка, а также членов их семей, прислугу и лиц, проживавших совместно с ними. Жандармам помогали дорожные мастера, прекрасно знавшие местных жителей. В местах, где имелась возможность устроить подкопы, около путей были прорыты глубокие канавы, за которыми наблюдали как жандармы, так и дорожные мастера.

В ожидании проследования императорских поездов как рельсовый путь, так и придорожные сооружения осматривались лично начальниками жандармских отделений совместно с начальниками участков ремонта пути. В дни проезда императорского поезда жандармы должны были ещё раз осмотреть станционные участки. Места, подлежащие особому наблюдению, вносились в специальные ведомости и на время проследования поезда брались под охрану жандармами.

Главное управление Отдельного корпуса жандармов предлагало принять следующие дополнительные меры. Вновь принимаемые на службу работники, прежде чем приступить к исполнению своих обязанностей, должны были явиться к начальнику жандармско-полицейского управления соответствующей железной дороги либо к начальнику ближайшего отделения для проверки паспорта и выяснения степени политической благонадежности. На должности семафорных сигнальщиков, стрелочников и путевых сторожей рекомендовалось назначать запасных и отставных нижних чинов, проработавших как минимум год в качестве ремонтных рабочих. В строениях, находившихся вблизи пути, могли проживать лишь начальники станций, их помощники, кассиры и жандармы. У всех мостов требовалось поставить постоянных сторожей, которые должны были проживать вблизи охраняемых ими объектов. Первоначально предполагалось запретить доступ в помещения телеграфных аппаратов всем посторонним лицам (за исключением жандармов) и принять меры к тому, «чтобы телеграфисты не имели при себе так называемых учеников» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 63 об.), однако затем этот пункт был ис-

ключён. Обо всех полученных или отправленных со станции телеграммах подозрительного содержания следовало немедленно сообщить старшему станционному жандарму. Все отверстия придорожных построек, обращённых к пути (отдушины под платформами, подвальные окна и т. д.) нужно было заделывать или закрыть надёжными решётками. Доступ в галереи, расположенные под платформами и путями, следовало запретить, а ключи от дверей отдать на хранение старшему станционному жандарму.

В целях обеспечения безопасности следования императорских поездов в этом же уведомлении предлагалось принимать следующие меры. Начальники тех жандармско-полицейских управлений железных дорог, в районе которых предполагалась высочайшая поездка, должны были в течение недели, предшествовавшей проезду, и в день проезда иметь «полное право распоряжения всеми без исключения полицейскими чинами и всеми средствами, назначенными для охраны пути, так как успех охраны зависит в особенности от единства распоряжений и знания местных условий» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 64). Охрану станций и путей следовало возложить на чинов жандармско-полицейских управлений железных дорог и железнодорожных служащих, подчинявшихся по вопросам охраны начальнику и офицерам жандармско-полицейского управления соответствующей дороги. Кроме того, к охране привлекались чины общей полиции. Они должны были охранять пространство между станциями и территорию, прилегавшую к полосе отчуждения под железную дорогу, на расстоянии 75–200 сажен в обе стороны. Места, подлежащие усиленной охране, определялись чинами железнодорожной жандармской полиции, а руководство и ответственность за промахи возлагались на войсковое и полицейское начальство. Поскольку районы станций были весьма удобны для совершения террористических актов «скученностью станционных построек, недостаточным присмотром за ними, существованием под путями и около них множества галерей, труб и проч.»

(РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 65), чины железнодорожной жандармерии должны были получить право входить для осмотра во все придорожные постройки.

Пристальное внимание к вопросам охраны императорских поездов не было праздным. 9 декабря 1881 года командующий 2-й эксплуатационной ротой 1-го Железнодорожного батальона поручик Тер-Степанов подал командиру батальона полковнику Л. М. Альбертову рапорт. Из его содержания следовало, что 7 декабря, около 8 часов вечера, рядовой К. Постаренко по просьбе переездного сторожа А. Микулина остался присматривать за переездом около скачки. К нему зашел сторож из будки около большого переезда Е. Менгель, находившийся в нетрезвом состоянии, и стал расспрашивать, как прошёл батальон на параде, бывшем 6 декабря. Когда Постаренко ответил, что батальон прошёл на параде хорошо и что Александр III пожаловал каждому солдату по рублю, Менгель сказал: «...что ни толкуй, а государю несдобровать, и его наверное убьют, и навряд ли ему удастся дожить до коронации, и весь дом Романовых перебьют, и будет государь, выбранный из народа; ведь вашим солдатам не уследить, и если я захожу, то и устрою подкоп под императорский поезд, и нынешний государь будет убит так же, как и его покойный отец» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 67 – 67 об.). Тер-Степанов уведомил об этом инциденте начальника Гатчинского отделения Санкт-Петербургского жандармско-полицейского управления железных дорог и приказал жандармскому унтер-офицеру следить за Менгелем.

Разработанный комплекс мероприятий реализовывался на практике. 18 декабря 1881 года силами офицеров Гатчинского отделения Санкт-Петербургского жандармско-полицейского управления железных дорог, начальника полицейской команды на станции Санкт-Петербург Балтийской железной дороги, офицеров и нижних чинов 1-го Железнодорожного батальона был осуществлен тщательный осмотр всех зданий и построек, находившихся вблизи станции от 1-го пере-

езда до Митрофаниевского кладбища. Осмотр, во время которого разбирались полы зданий, зондировалась почва, проверялись погреба, выгребные ямы, колодцы и трубы, занял 6 часов. Ничего опасного или подозрительного обнаружено не было, тем не менее некоторые дома были взяты под усиленный и постоянный надзор.

В самом конце 1881 года военный инспектор полковник Л. М. Альбертов предложил схему охраны железнодорожных путей во время императорских путешествий, предполагавшую расстановку вдоль маршрута царского поезда войск таким образом, чтобы «под их контролем находилась буквально каждая сажень железнодорожного пути» [2, С. 234]. Сразу же началась подготовка соответствующей инструкции в комиссии под руководством генерал-майора Свиты М. Ф. Мирковича, о которой говорилось выше. Работа над этим документом затянулась, поэтому «Инструкция войскам, вызванным для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности» [3, С. 1] была высочайше утверждена лишь 7 апреля 1883 года.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, система обеспечения безопасности российских императоров и членов их семей во время железнодорожных поездок, начало которой было положено в 1878 году, стала быстро развиваться лишь после убийства Александра II. В течение нескольких месяцев она обрела чёткие контуры: была учреждена должность военного инспектора, определён круг его полномочий, выработаны схемы взаимодействия воинских, жандармских и полицейских структур, задействованных в охране железных дорог, с военной инспекцией и чинами министерства путей сообщения, определены меры, направленные на предотвращение террористических актов. Хотя не всё из того, что было спешно создано в 1881 году, выдержало проверку временем, основополагающие принципы обеспечения безопасности железнодорожных поездок императора оставались

в силе в течение более 30 лет.

Авторы приходят к выводу, что в 1878 году был сделан первый шаг к созданию системы транспортной безопасности царя и его семьи, однако он был связан исключительно с организационными и техническими аспектами движения императорских поездов. В работе показано, что большая часть мер, направленных на обеспечение безопасности железнодорожных поездок императорской семьи, была принята в марте – декабре 1881 года, уже после гибели Александра II. Интенсивная работа была вызвана страхом совершения покушения на нового императора. Авторы обращают внимание на необходимость одновременного решения вопросов, связанных с охраной поезда и трассы его следования, и приходят к выводу, что это обстоятельство побудило задействовать в охране железнодорожных поездок Александра III большое количество воинских, жандармских, полицейских и иных структур. Статья завершается выводом о том, что большая часть принципов, выработанных в 1881 году, оставалась в силе вплоть до начала Первой мировой войны.

Библиография / References:

1. Григорьев Б.Н., Колоколов Б.Г. Повседневная жизнь российских жандармов. – М.: Молодая гвардия, 2007. – 851 с.
2. Зимин И.В. Царская работа. XIX – начало XX века. Повседневная жизнь Российского императорского двора. – М.: Центрполиграф, 2011. – 640 с.
3. Инструкция войскам, вызванным для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности: Высочайше утверждена 7 апреля 1883 г. – СПб., 1883. – 16 с.
4. Магазинер Н.А. Императорские поезда. Как это было: хроника строительства и эксплуатации. – СПб.: Реноме, 2017. – 382 с.
5. Меркулов П.А., Цыбаков Д.Л. Информатизация мировой политики: сущностное выражение и практические результаты // Среднерусский вестник общественных наук. – 2015. – Т. 10. – № 6. –

С. 89–96.

6. Цыбаков Д.Л. Милитаризация общественных отношений: политическая природа, традиционные и современные формы. – Орёл, 2007.

1. Grigor'ev B.N., Kolokolov B.G. (2007) Povsednevnyaya zhizn' rossijskih zhandarmov [Everyday life of Russian gendarmes]. – M.: Molodaya gvardiya. – 851s. (In Russ.).
2. Zimin I.V. (2011) Carskaya rabota. XIX – nachalo XX veka. Povsednevnyaya zhizn' Rossijskogo imperatorskogo dvora [The Royal job. XIX – beginning of XX century Everyday life of the Russian Imperial court]. – M.: Centrpoligraf. – 640s. (In Russ.).
3. Instrukciya vojskam, vyzvannym dlya ohrany ekstremnykh poezdov chrezvychajnoj vazhnosti [Instructions to the troops called to guard emergency trains of extreme importance]: Vysochajshe utverzhdena 7 aprelya 1883 goda. – SPb., 1883. – 16s. (In Russ.).
4. 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. – 382s. (In Russ.).
5. Merkulov P.A., Tsybakov D.L. (2015) Informatizatsiya mirovoy politiki: sushchnostnoye vyrazheniye i prakticheskiye rezul'taty [Informatization of world politics: essential expression and practical results] // Srednerusskiy vestnik obshchestvennykh nauk. – T.10. – №6. – S.89–96. (In Russ.).
6. Tsybakov D.L. (2007) Militarizatsiya obshchestvennykh otnosheniy [Militarization of public relations]: politicheskaya priroda, traditsionnyye i sovremennyye formy. – Orol. (In Russ.).