

УДК [94:351.74](47+57)Р«18»
CC BY-NC 4.0

DOI:10.22394/2225-8272-2024-13-4-139-154

Оригинальная научная статья

А. Н. ГРЕБЕНКИН, А. А. ЛАРИН

ОХРАНА ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА
В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЛЕКСАНДРА III

Аннотация. Целью исследования является характеристика места Охраны Его Императорского Величества в системе обеспечения безопасности жизни и здоровья императора Александра III и членов его семьи в 1881–1894 гг. В фокусе внимания авторов находится проблема организации взаимодействия Охраны Его Императорского Величества с представителями военного и военно-морского ведомств, полиции, министерства путей сообщения и иных структур, принимавших участие в обеспечении безопасности императора Александра III. Работа основана на комплексе всеобщих, общенаучных, общелогических и специально-исторических методов научного исследования. При анализе нормативных правовых актов был использован формально-юридический метод. Научная новизна исследования заключается в том, что впервые в отечественной исторической науке содержательно охарактеризовано взаимодействие царской охраны и иных структур. Их совместная деятельность позволила обеспечить безопасность жизни и здоровья Александра III и членов его семьи в условиях сохранения террористических угроз.

Методология рассмотрения темы может включать в себя несколько ключевых компонентов и подходов. Важно учитывать исторический контекст, специфику охраны государей, а также влияние политических, социальных и экономических факторов. Метод сравнительного анализа может способствовать выявлению схожих характеристик методов охраны императора Александра III с другими структурами как внутри России, так и за рубежом. Это сопоставление позволяет выявить уникальные черты и общие тенденции. В работе осуществлён анализ факторов, препятствовавших слаженной совместной работе представителей различных ведомств по охране царской семьи. Многоуровневая методология позволит глубже понять систему охраны Его Императорского Величества и ее место в более широкой политической и социальной структуре России в период правления Александра III. Без комплексного подхода невозможно создать полное представление о том, как забота о безопасности монарха влияла на развитие Российского государства и общества в целом.

Авторы приходят к аргументированному выводу о том, что необходимость обращения к содействию воинских и полицейских структур была обусловлена в первую очередь несоответствием тех сил и средств, которые находились в распоряжении Главного начальника Охраны Его Императорского Величества, и масштабом решаемых им задач. В статье обращено внимание на то, что одним из факторов, позволивших организовать эффективную совместную работу охранных, воинских и полицейских структур, являлись неформальные связи между их руководителями. За счёт этих связей бюрократические процедуры сводились к минимуму. Совместная работа с чинами Отдельного корпуса жандармов и полиции проходила без существенных затруднений. Все проблемы, затруднявшие сотрудничество с военно-морским ведомством по поводу охраны Петергофского рейда, удалось ликвидировать уже к 1883 году. Однако в процессе взаимодействия с воинскими частями возникали трения и даже открытые конфликты. Офицеры в ряде случаев произвольно трактовали предписанные им правила, а нижние чины были слабо с ними знакомы и при малейших сомнениях запрещали проход или проезд. Также не удалось наладить конструктивное сотрудничество и с чинами железнодорожного ведомства, которые игнорировали запреты и ограничения, исходившие как от сотрудников Охраны Его Императорского Величества, так и от войск. Статья завершается выводом о том, что каждая конфликтная ситуация, которая возникала при взаимодействии чинов Охраны Его Императорского Величества с представителями иных структур, принимавших участие в обеспечении безопасности Александра III и членов его семьи, могла привести к гибели охраняемых лиц.

Ключевые слова: Российская империя, Александр III, институт государственной охраны, Охрана Его Императорского Величества, воинские формирования, Отдельный корпус жандармов, полиция, министерство путей сообщения, взаимодействие

Информация о финансировании: данное исследование выполнено без внешнего финансирования.

Цит.: Гребенкин А. Н., Ларин А. А. Охрана Его Императорского Величества в системе обеспечения безопасности Александра III // Вестник государственного и муниципального управления. – 2024. – Том 13. – № 4. – С. 141–156. – DOI:10.22394/2225-8272-2024-13-4-139-154. – EDN PZPJJA.



© Гребенкин А. Н., Ларин А. А., 2024 г.

PROTECTION OF HIS IMPERIAL MAJESTY IN THE SECURITY SYSTEM OF ALEXANDER III

Abstract. The aim of the study is to characterize the place of the Guard of His Imperial Majesty in the system of ensuring the safety of life and health of Emperor Alexander III and members of his family in 1881-1894. The authors focus on the problem of organizing the interaction of the Guard of His Imperial Majesty with representatives of the military and naval departments, police, the Ministry of Railways and other structures that participated in ensuring the safety of Emperor Alexander III. The work is based on a set of general, general scientific, general logical and special historical methods of scientific research. When analyzing regulatory legal acts, the formal-legal method was used. The scientific novelty of the study lies in the fact that for the first time in Russian historical science, the interaction of the royal guard and other structures is substantively characterized. Their joint activities made it possible to ensure the safety of life and health of Alexander III and members of his family in the context of continuing terrorist threats.

The methodology for considering the topic may include several key components and approaches. It is important to take into account the historical context, the specifics of the protection of sovereigns, as well as the influence of political, social and economic factors. The method of comparative analysis can help to identify similar characteristics of the methods of protection of Emperor Alexander III with other structures, both inside Russia and abroad. This comparison allows us to identify unique features and identify common trends. The work analyzes the factors that hindered the coordinated joint work of representatives of various departments for the protection of the royal family. The multi-level methodology will allow us to better understand the system of protection of His Imperial Majesty, but also its place in the broader political and social structure of Russia during the reign of Alexander III. Without an integrated approach, it is impossible to create a complete picture of how concern for the safety of the monarch influenced the development of the Russian state and society as a whole.

The authors come to a reasoned conclusion that the need to seek assistance from military and police structures was primarily due to the discrepancy between the forces and means at the disposal of the Chief of the Guard of His Imperial Majesty and the scale of the tasks he was solving. The article draws attention to the fact that one of the factors that made it possible to organize effective joint work of security, military and police structures were informal connections between their leaders. Due to these connections, bureaucratic procedures were reduced to a minimum. Joint work with officials of the Separate Corps of Gendarmes and Police took place without significant difficulties. All problems that complicated cooperation with the Navy Department regarding the protection of the Peterhof roadstead were eliminated by 1883. However, friction and even open conflicts arose in the process of interaction with military units. In a number of cases, officers arbitrarily interpreted the rules prescribed to them, and the lower ranks were poorly acquainted with them and, at the slightest doubt, prohibited passage or travel. It was also impossible to establish constructive cooperation with the railway department officials, who ignored the prohibitions and restrictions emanating from both the employees of the Guard of His Imperial Majesty and the troops. The article ends with the conclusion that every conflict situation that arose during the interaction of the officials of the Guard of His Imperial Majesty with representatives of other structures involved in ensuring the security of Alexander III and members of his family could have led to the death of the protected persons.

Keywords: Russian Empire, Alexander III, Institute of State Security, His Imperial Majesty's Guards, military formations, Separate corps of gendarmes, police, Ministry of Railways, interaction

Funding information: *This study was performed without external funding.*

For citations: Grebenkin A.N., Larin A.A. (2024) Protection of His Imperial Majesty in the security system of Alexander III. *Journal of Public and Municipal Administration*, Vol. 13, no. 4. P.139–154. DOI:10.22394/2225-8272-2024-13-4-139-154. EDN PZPJJA.

ВВЕДЕНИЕ

Создание в 1881 году Охраны Его Императорского Величества (далее – Е. И. Вел.) стало важным этапом в развитии системы обеспечения безопасности российских монархов и членов их семей. Охранные структуры, прежде не имевшие единого центра управления, были подчинены Главному начальнику Охраны Е. И. Вел., который, в свою очередь, повиновался лишь царской воле и имел право отдавать распоряжения по вопросам обеспечения безопасности высочайших особ всем без исключения органам и должностным лицам, которые должны были беспрекословно их исполнять. Подчинение главы императорской охраны самому царю «блокировало возможность служебного влияния на руководителя охраны тех или иных придворных структур» [Служба безопасности, 2021, С. 62]. При этом «никаких определенных границ для деятельности Главного начальника в деле охраны установлено не было... ввиду явной невозможности заранее предвидеть всевозможные случайности» (РГИА. Ф. 508. Оп. 1. Д. 1. Л. 186; РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 3. Л. 6–6 об.).

На должность Главного начальника был назначен близкий к Александру III генерал-майор Свиты Е. И. Вел. (с 1882 года – генерал-адъютант) П. А. Черевин. В его непосредственном ведении находились Военная инспекция железных дорог, 1-й Железнодорожный батальон, Сводно-гвардейская рота, Дворцовая полицейская команда и Секретная часть. Вместе с тем ряд сугубо охранных подразделений в состав Охраны Е. И. Вел. включены не были и продолжали находиться в составе различных ведомств. Положение об Охране Е. И. Вел. определяло, что «для исполнения различных поручений Главного начальника в его распоряжение командировались выбранные им военные и гражданские чины, которые считаются во временной командировке и сохраняют за собой занимаемые ими прежде должности и содержание» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 3. Л. 6 об.). Однако наличие всех этих сил и средств не позволяло полноценно решать задачи Охраны Е. И. Вел., что обуславливало необходимость обращения к содействию воинских и полицейских формирований, дворцовых структур, должностных лиц и рядовых сотрудников министерства путей сообщения, представителей местной власти и т. д.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

Организация конструктивного взаимодействия Охраны Е. И. Вел. с представителями военного и военно-морского ведомств, полиции, министерства путей сообщения и иных структур была непростой задачей в условиях как явной, так и скрытой конкуренции различных органов государственной власти и их структурных подразделений, отсутствия надлежащей нормативно-правовой основы и некомпетентности ряда должностных лиц. Исключительный статус Главного начальника Охраны и его близость к царю не способствовали автоматическому устранению спорных моментов, так как большая их часть возникала на уровне руководителей низового звена и рядовых сотрудников. Между тем от степени координации действий различных ведомств напрямую зависела сохранность жизни и здоровья высочайших особ. В связи с этим основной проблемой настоящего исследования является необходимость изучения взаимодействия Охраны Е. И. Вел. с другими структурами, принимавшими участие в обеспечении безопасности высочайших особ, и выявления проблем, затруднявших их согласованную деятельность. Многочисленные конфликтные ситуации, зафиксированные в официальных документах и источниках личного происхождения, заставляли вносить поправки в положения и должностные инструкции, регламентирующие деятельность как структур, задействованных в императорской охране, так и отдельных должностных лиц, создавать межведомственные комиссии для выработки порядка совместной работы. Однако к концу правления Александра III большая часть вопросов, связанных с обеспечением межведомственной координации, оста-

васась на повестке дня. Необходимость анализа причин, не позволявших устранить выявленные противоречия и создать единую систему обеспечения безопасности высочайших особ, в которой Охрана Е. И. Вел. играла бы роль руководящего центра, также является составной частью проблемы настоящего исследования.

СТЕПЕНЬ ИЗУЧЕННОСТИ ТЕМАТИКИ ИССЛЕДОВАНИЯ

Вопрос взаимодействия Охраны Е. И. Вел. с другими структурами, принимавшими участие в обеспечении безопасности высочайших особ, до настоящего времени не выступал в качестве предмета самостоятельного исследования. Вместе с тем следует отметить, что отдельные аспекты организации совместной деятельности затронуты в общих работах, посвященных истории органов государственной охраны. Так, характеристика служебных документов, регламентирующих порядок охраны железных дорог во время путешествий императора Александра III и членов его семьи, дана в коллективном труде «История государственной охраны России. Собственная Его Императорского Величества охрана. 1881–1917 гг.» [История, 2006, С. 183–185]. Охрана дворцов во время торжественных мероприятий силами Дворцовой полиции, чинов Отдельного корпуса жандармов и тайной полиции охарактеризована И. В. Зиминим в его труде «Царская работа» [Зимин, 2011, С. 250–251]. В фундаментальном труде, посвященном охране царских резиденций, приведены сведения о том, что во время коронации Александра III охрана Московского Кремля обеспечивалась «...силами Московских дворцовых и служительской команд... а также рядом воинских частей и подразделений, находившихся на территории Кремля (в том числе Московским отрядом Роты Дворцовых гренадер), а также полицейскими постами» [На страже, 2018, С. 407].

В работах, в которых дана характеристика охраны отдельных императорских дворцов, также уделено определенное внимание взаимодействию Охраны Е. И. Вел. и иных структур. В частности, о «комбинированной» охране пишет музейный работник В. И. Яковлев в книге, которая содержит краткую характеристику системы обеспечения безопасности царских дворцов [Яковлев, 1926, С. 38]. И. В. Зимин в своей монографии, посвященной комплексной характеристике Аничкова дворца, упоминает о командировании чинов полиции в помощь воинским подразделениям охраны в случаях усиления охраны этой резиденции [Зимин, 2019, С. 576].

Наконец, в трудах, посвященных воинским формированиям императорской охраны, затронуты вопросы их взаимодействия с другими воинскими частями, приданными им в помощь. Так, в книге Д. А. Клочкова «На охране российской государственности» говорится о том, что во время поездок императора Александра III его сопровождали только несколько избранных чинов Сводно-гвардейского батальона, которые составляли ближайшую личную охрану императорской семьи и «...занимали только внутренние посты, остальные караулы занимали представители воинских частей из состава местных гарнизонов» [Клочков, 2016, С. 119].

Однако работ, в которых была бы предпринята попытка комплексного анализа взаимодействия Охраны Е. И. Величества с другими структурами, отвечавшими за обеспечение безопасности Александра III и членов его семьи, на настоящий момент нет. Данная статья призвана хотя бы отчасти восполнить этот историографический пробел.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Одним из факторов, позволявших организовать эффективную совместную работу по обеспечению безопасности императорской семьи охранных, воинских и полицейских структур, являлись неформальные связи между их руководителями, за счет которых бюрократические процедуры сводились к минимуму.

Ключевой фигурой в деле охраны царя и его семьи являлся Главный начальник Охраны Е. И. Вел. П. А. Черевин. Реализовать на практике формально неограниченные полномочия ему помогало то, что глава царской охраны был одним из друзей Александра III, был ему беззаветно предан и всегда мог рассчитывать на высочайшую поддержку.

Следует также упомянуть, что глава царской охраны Черевин находился в приятельских отношениях как с министром императорского двора генерал-адъютантом графом И. И. Воронцовым-Дашковым, своим ровесником и одним из ближайших к Александру III людей, так и с командующим Императорской Главной квартирой генерал-адъютантом О. Б. Рихтером, который был старше его на семь лет. Он обращался к ним на «ты», и многие вопросы решались неофициально, на основании личных переговоров или же в частной переписке. С военным министром генерал-адъютантом П. С. Ванновским Черевин, очевидно, не был столь близок. Ванновский был на 15 лет старше Черевина, и Главный начальник Охраны общался с ним исключительно по официальным каналам. В делах сохранилось несколько писем главы военного ведомства, собственноручно написанных им Черевину, но все они выдержаны в официально-нейтральном тоне. Ванновский был всецело поглощен вопросами своего ведомства, и его связь с придворными структурами была относительно слабой. Наконец, военный министр всегда стремился к сокращению войскового наряда во время царских поездок, что, разумеется, шло вразрез с интересами Охраны и ее руководителя.

Сугубо формальными были контакты Черевина и с министром путей сообщения К. Н. Посыетом, от которого зависело принятие мер по обеспечению безопасности императора во время железнодорожных поездок. Взаимодействие руководителей двух ведомств далеко не всегда было конструктивным. Так, в мае 1883 года Посыет подготовил всеподданнейший доклад, в котором просил Александра III сообщить ему время и место прибытия царского поезда. Император наложил резолюцию следующего содержания: «Поручил Черевину передать все подробности» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 82. Л. 185). Доклад с резолюцией министр получил поздно вечером, уже после того, как узнал, что на Николаевскую железную дорогу переданы соответствующие распоряжения. Посыет был крайне недоволен вмешательством Главного начальника Охраны в деятельность железных дорог. Он писал П. А. Черевину: «...поставляю себе в обязанность просить Вас о всех распоряжениях, необходимых по ведомству путей сообщения, сообщать непосредственно мне, как министру, и уже предоставить мне принимать меры для приведения в исполнение требуемого. Я уже неоднократно просил Вас словесно о строгом отделении – для предупреждения тягостных, вредных и даже опасных недоразумений – дел охраны от дел распорядительных и технических на железных дорогах, и в настоящем случае должен повторить эту просьбу» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 82. Л. 185–185 об.). Примечательно, что Главный начальник Охраны даже не думал извиняться. Он написал на письме: «Отвечать не могу – никогда не сообщалось от меня Министерству путей сообщения. На этот предмет находится при мне инженер действительный статский советник Горбунов, командированный от министерства для технической части» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 82. Л. 185).

Собственный Е. И. Вел. конвой, принимавший активное участие в обеспечении безопасности царя, не был подчинен Главному начальнику Охраны Е. И. Вел. и, считаясь структурным подразделением Императорской Главной квартиры, находился в распоряжении ее командующего. Рота дворцовых гренадер, как и прежде, подчинялась министру императорского двора. Воинские части, без которых было немыслимо обеспечение безопасности высочайших поездок по железным дорогам, исполняли распоряжения исключительно военного министра, начальника Главного штаба и командующих войсками военных округов. Многочисленные полицейские части и Отдельный корпус жандармов подчинялись министру внутренних дел. Наконец, учрежденная в 1882 г. Охранная агентура Санкт-Петербургского Охранного отделения находилась в распоряжении столичного обер-полицеймейстера (с 1883 г. – градоначаль-

ника), который, в свою очередь, был подчинен министру внутренних дел. Она являлась премией, существовавшей в 1881–1882 гг. неофициальной охранной структуры – «Священной дружины», которую возглавлял уже упоминавшийся министр императорского двора генерал-адъютант граф И. И. Воронцов-Дашков.

Взаимодействие охранных структур с воинскими формированиями в контексте решения задач по охране резиденций осуществлялось следующим образом. В конце 1881 года, сразу же после создания Охраны Е. И. Вел., ввиду небольшой штатной численности Сводно-гвардейской роты и Дворцовой полицейской команды в охране императорских дворцов были задействованы офицеры гвардейских полков. Для дежурства по Зимнему дворцу были командированы: от Семеновского полка – поручик барон де Брюнольд, от Егерского – поручик Перепелицын, от Гренадерского – поручик Данич, от кадрового батальона лейб-гвардии Резервного пехотного полка – подпоручик Колокольцов. Они поочередно дежурили во дворце, причем один офицер отвечал за наружные входы, дворы и подвалы, а другой – за нижний, средний и верхний этажи. Дежурным офицерам непосредственно подчинялись начальники нижних чинов служительской дворцовой команды во время их нахождения на постах.

Постовую службу, наряду с чинами Охраны, несли солдаты гвардейских и армейских полков. В 1881 году из гвардейских частей было командировано 45 нижних чинов, из армейских – 11. Нижние чины гвардии были сведены в особую команду, которая обеспечивала надзор за подвальными помещениями Зимнего дворца. Непосредственное заведование командой было поручено фельдфебелю, которому помогали шесть старших надзирателей. Распоряжение о выставлении караульных постов у Аничкова дворца делал Главнокомандующий войсками гвардии и Петербургского военного округа великий князь Владимир Александрович, с которым Главный начальник Охраны Е. И. Вел. связывался через начальника штаба округа генерал-адъютанта Н. О. фон Розенбаха. Как отмечает Д. А. Клочков, «все караулы вокруг него (Аничкова дворца. – А. Г.) занял л.-гв. Павловский полк, долгое время никому не уступавший эту почетную обязанность, что вызвало зависть остальных частей Гвардейского корпуса» [Клочков, 2007, С. 209]. Что касается Гатчинского дворца, то его охранял «лейб-гвардии Кирасирский полк, занявший 11 внутренних и 19 наружных постов» [Рыженко, 2011, С. 15].

Достаточно важным вопросом было взаимодействие Охраны Е. И. Вел. и администрации царских дворцов. Заведующие императорскими дворцами и полицеймейстеры дворцов находились в фактическом подчинении у Главного начальника Охраны, хотя никакими нормативными правовыми актами это не было закреплено. В 1882 году новый полицеймейстер Зимнего дворца гвардии подполковник Рябов подал генерал-адъютанту Черевину записку. В ней он предлагал официально подчинить полицеймейстера дворца, занимавшегося внутренней охраной здания, не заведующему дворцом, чьи полномочия носили в основном хозяйственный характер, а непосредственно Главному начальнику Охраны. Однако данная инициатива не получила поддержки. Два года спустя Рябов вновь обратился с просьбой подчинить его Главному начальнику Охраны. Он составил проект инструкции полицеймейстеру, в статье II которой говорилось о том, что «полицеймейстер подчинен непосредственно Главному начальнику Охраны Е. Вел., от него получает все приказания и указания для своих действий» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 1. Л. 141). С учетом предложений Рябова Черевин подготовил и представил на рассмотрение министру императорского двора графу Воронцову-Дашкову «Инструкцию лицам, на коих возложена Охрана императорских дворцов». В соответствии с данным документом охрана Зимнего и Большого Кремлевского дворцов возлагалась на их полицеймейстеров, а обеспечением безопасности прочих резиденций должны были заниматься особо назначенные от Охраны Е. И. Вел. офицеры.

Однако Воронцова-Дашкова не устроил этот проект, и он подготовил свой вариант инструкции, в котором предлагал возложить охрану на заведующих дворцами. Они должны были

подчиняться Главному начальнику Охраны Е. И. Вел. и получать от него все необходимые распоряжения. Исполнять эти распоряжения следовало: в Зимнем и Большом Кремлевском дворцах – полицеймейстерам и дворцовым охранным командам, а в Аничковом и загородных – особым офицерам и нижним чинам от Охраны Е. И. Вел. При этом на заведующих дворцами возлагались «полная ответственность за внутреннюю охрану вверенных им дворцов и ограждение их от всякого нарушения в них безопасности и спокойствия» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 1. Л. 152 об.). В целях проверки документов лиц, служивших во дворцах или поступавших туда на службу, заведующие дворцами взаимодействовали с Секретной частью в Охране Е. И. Вел. Разрешение всех вопросов, не предусмотренных инструкцией (за исключением экстренных), осуществлялось по согласованию с Главным начальником Охраны. Проект Воронцова-Дашкова, однако, утвержден не был.

Охранные и служительские команды, подчинявшиеся заведующим дворцами и полицеймейстерам, были задействованы в постовой охране дворцов, а также посылались в обходы. В 1881 году Охранная команда Зимнего дворца состояла из десяти унтер-офицеров. Служительская команда была существенно больше: старший надзиратель, 25 надзирателей, 139 служителей (из 160, полагавшихся по штату). Вакансии служителей замещались лицами, находившимися в запасе армии или в отставке. Приоритетом пользовались запасные нижние чины, «которые до увольнения служили преимущественно в строевых частях гвардии, гренадер, армии» (РГИА. Ф. 508. Оп. 1. Д. 5. Л. 310 об.). Нижние чины, зачисленные в команду, находились на действительной военной службе. Служительская команда отвечала за внутреннюю охрану дворца и за поддержание порядка в его помещениях. Однако, чтобы должным образом организовать несение постовой и обходно-дозорной службы в огромном здании, сил Охраны, прикомандированных солдат и личного состава охранной и служительской команд было недостаточно. Поэтому на посты ставились даже истопники.

В январе 1884 года граф И. И. Воронцов-Дашков распорядился сформировать в Аничковом, Гатчинском и Петергофском дворцах постоянные команды для их внутренней охраны. В этих целях министр императорского двора предложил генерал-лейтенанту графу А. В. Орлову-Давыдову, исправлявшему должность обер-гофмейстера и президента Московской дворцовой конторы, откомандировать в распоряжение П. А. Черевина 30 нижних чинов Московской дворцовой охранной команды для их распределения по этим дворцам. В каждый из дворцов было направлено по десять человек.

Нехватка личного состава чинов Охраны Е. И. Вел. и служительских команд заставляла прибегать к содействию полиции. Полицейские чины выставлялись возле Зимнего дворца и на трассе проезда Александра II в последние два года жизни царя-освободителя. После его гибели наружная охрана Зимнего дворца в течение нескольких месяцев продолжала обеспечиваться силами полиции. В ноябре 1881 года, когда двор окончательно переехал в Гатчину, полицейская охрана была снята. По распоряжению временно заведовавшего дворцом подполковника К. М. Струкова посты от служительской команды были переставлены таким образом, чтобы контролировать ситуацию вокруг здания. Кроме того, стали высылаться обходы от этой же команды. Несколько дней спустя после того, как отсутствие полицейских возле Зимнего дворца обеспокоило великого князя Михаила Николаевича, подполковник Струков распорядился выставить два поста от полиции. Один из городских наблюдал за обстановкой со стороны Невы, другой следил за всем происходившим на Дворцовой площади.

Во время своих кратковременных визитов в столицу Александр III останавливался в Аничковом (Собственном Е. И. Вел.) дворце. Как указывает И. В. Зимин, в этих случаях, «...наряду с караулом от воинских частей, к охране резиденции привлекались городовые из полицейского резерва (13 чел., ноябрь 1881 года)» [Зимин, 2019, С. 576].

На активном сотрудничестве с полицией настаивали лица, обеспечивавшие принятие мер безопасности в загородных резиденциях. По мнению управляющего городом Петергофом генерал-майора К. У. Арапова, наиболее действенной мерой, которую можно было бы принять в целях охраны прилегавшей к Петергофу местности, являлось «увеличение числа и нравственное улучшение персонала городской полиции» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 1. Л. 168 об.). Участие же в охране Петергофа государственной полиции, которая была представлена всего одним жандармом, разумеется, не имело никакого серьезного значения. В Гатчину в 1881 году были направлены чины Санкт-Петербургской полиции в соответствии с планом охраны дворца, разработанным начальником штаба войск гвардии и Петербургского военного округа генерал-адъютантом Н. О. фон Розенбахом [Янченко, 2006, С. 264–265].

Чины полиции не только принимали участие в обеспечении общественного порядка в местах высочайшего пребывания, но и несли постовую службу в окрестностях императорских резиденций. Положением об Охране Е. И. Вел. предусматривалось, что «в случае пребывания Государя Императора вне Петербурга командировются в резиденцию потребное количество офицеров, околоточных и городских городской полиции под начальством одного из старших чинов полиции» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 3. Л. 7 об.). Так, в сентябре 1881 г. городские Санкт-Петербургской полиции занимали 43 поста в Петергофе (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 1. Л. 6–6 об.). Они считались компонентом полицейской охраны дворцов и в этом качестве временно подчинялись Главному начальнику Охраны.

Неоценимую помощь полиция оказывала при охране трасс проезда. Во время поездок императора по улицам столицы выставлялись усиленные полицейские наряды. Так, летом 1882 года на случай приезда Александра III и посещения им Александро-Невской лавры были определены три возможных маршрута, на каждый из которых были стянуты значительные силы. Первый путь от паровой пристани был разбит на три участка: 1) от пристани на Большой Морской (начальник – полицеймейстер полковник Ритчен; один пристав, два помощника пристава, три околоточных, 15 городских, шесть агентов); 2) по Большой Морской и Невскому проспекту до площади перед лаврой (девять приставов, 19 помощников пристава, 48 околоточных, 120 городских, 84 околоточных наблюдательного состава в гражданском платье); 3) площадь перед лаврой и в ограде лавры (начальник – полицеймейстер полковник Дубиса-Крочак, начальник резерва подполковник Бирон, один пристав, 18 помощников пристава, 29 околоточных, 102 городских, десять избранных секретных агентов). Кроме того, на третьем отрезке должны были находиться 300 человек от войск гвардии.

Второй маршрут от вокзала Балтийской дороги по Измайловскому, Загородному и Владимирскому проспектам до Невского проспекта охранялся гораздо скромнее: шесть приставов, столько же их помощников, 15 околоточных, 60 городских, 41 околоточный наблюдательного состава в гражданском платье.

Наконец, на третьем маршруте (при возвращении императора из лавры с Невского проспекта по Большой Садовой, мимо Царицына Луга, по набережной Невы до пристани) должны были находиться полицеймейстер полковник Одынец-Добровольский, восемь его помощников, 24 околоточных и 96 городских.

Полицейский, Казанский, Аничков и Лавский мосты были поставлены под контроль начальников дистанций речной полиции. Под каждым мостом должна была находиться шлюпка с нижними чинами речной полиции. Реки и каналы под мостами заблаговременно осматривались водолазами, после чего к этим местам высылались караулы.

От секретного отделения и сыскной полиции на маршруты высочайшего проезда высылались 103 секретных агента. Ими руководил знаменитый борец с революционными организациями подполковник Г. П. Судейкин, которому помогал начальник сыскной полиции.

Полицейское содействие было жизненно необходимо и при проведении оперативно-разыскных мероприятий. Так, проверкой политической благонадежности лиц, имевших право проживать в помещениях императорских резиденций, занимались Департамент полиции МВД и Санкт-петербургский градоначальник. От Охранной агентуры Санкт-Петербургского Охранного отделения в распоряжение Главного начальника Охраны командировались группы агентов, которые играли важную роль при обеспечении безопасности царской семьи во время ее пребывания в летних резиденциях, наблюдая за жителями прилегавшей местности.

Наиболее активное взаимодействие Охраны Е. И. Вел., армейских частей и полицейских структур осуществлялось в процессе обеспечения безопасности Александра III и его близких во время железнодорожных поездок. В апреле 1882 года Военная инспекция железных дорог была упразднена, ввиду того что совмещение полковником Л. М. Албертовым обязанностей по обеспечению безопасности высочайших путешествий и надзору за технической частью императорских поездов оказалось «не только крайне неудобно на практике, но, принося прямой ущерб делу, вызывает еще совершенно излишний и непроизводительный расход» (РГИА. Ф.1328. Оп. 1. Д. 3. Л. 27). Контроль за техническим состоянием императорских поездов был возложен на более компетентное в технических вопросах лицо – особого чиновника министерства путей сообщения, который не находился в подчинении Главного начальника Охраны Е. И. Вел. Должность при ее учреждении в апреле 1882 года называлась «заведующий технической частью императорских поездов», однако впоследствии она стала именоваться «заведующий технико-инспекторской частью охраны императорских поездов» (иногда слово «охраны» опускалось). Первым заведующим технической частью императорских поездов во время их следования по линиям, соединявшим столицу с Царским Селом, Петергофом и Гатчиной, стал инспектор Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги действительный статский советник Я. Я. Горбунов. Во время дальних поездок надзор за техническим состоянием императорских поездов должен был осуществлять старший инспектор железных дорог тайный советник П. З. Клевещкий. В августе 1884 года на смену умершему Клевещкому пришел тайный советник барон К. Г. Шернваль, а через год Горбунова сменил действительный статский советник барон А. Ф. фон Таубе. В декабре 1888 года, после крушения императорского поезда под Борками, Таубе был смещен. В январе следующего года Шернваль оставил свою должность вследствие болезни, и обязанности заведующего технико-инспекторской частью охраны были возложены на надворного советника Н. Н. Копыткина. В 1890 году, после принятия Положения об императорских поездах, была учреждена Инспекция императорских поездов. Первым инспектором стал Н. Н. Копыткин, который занимал эту должность вплоть до своей смерти в 1912 году.

Опыт первых поездок, особенно на дальние расстояния, убедил П. А. Черевина в том, что находившихся в его распоряжении сил, даже с учетом многочисленных жандармских полицейских управлений железных дорог, недостаточно для полноценного обеспечения безопасности высочайших особ. Что же касается многочисленных железнодорожных агентов – от управляющих дорогами до стрелочников и переездных сторожей, то они не столько помогали, сколько мешали. Подобное положение дел не могло быть терпимо. Поэтому в июле 1882 года Главный начальник Охраны Е. И. Вел. обратил внимание министра путей сообщения К. Н. Посьета на то, что «служащие на наших железных дорогах не предпринимают никакого определенного участия в... охране, и в этом отношении безопасность движения названных поездов всецело предоставлена заботливости жандармской железнодорожной полиции, от внимания которой, при ограниченности личного состава оной и материальных средств, невольно ускользают иногда такие обстоятельства, своевременное обнаружение коих могло бы привести к устранению вредных последствий» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 5. Л. 3 об. – 4). Генерал Черевин предлагал привлечь к охране железнодорожных служащих, известных своими нравственными качества-

ми. В качестве примера он ссылался на железные дороги Германии, где представители администрации отвечали за безопасность движения во всех отношениях путем осуществления гласного надзора и где вследствие жесткого контроля за персоналом участие железнодорожных служащих в подготовке террористических актов было немыслимо.

Однако министр путей сообщения выступил против этой схемы. Он полагал, что в России препятствием к возложению на железнодорожных служащих обязанностей по охране пути следования императорских поездов являлось то, что многие железные дороги были частными и имели право сами подбирать сотрудников. Кроме того, представители администрации этих дорог, не состоявшие на государственной службе, не могли быть наделены функциями гласного надзора. Наконец, отсутствие правовой регламентации их взаимоотношений с полицейскими структурами неизбежно привело бы к конфликтам. Посыет предложил поручить разработку правил гласного надзора особой комиссии из представителей министерств внутренних дел, путей сообщения и юстиции, а также некоторых железнодорожных управлений, которая так и не была сформирована.

После крушения царского поезда под Борками, которое произошло 17 октября 1888 года, К. Н. Посыет ушел в отставку. По мнению нового министра путей сообщения А. Я. Гюббенета, высказанному в августе 1889 года, присутствие в императорском поезде местного инспектора железной дороги было необходимо потому, что в противном случае «над управляющими частных дорог, получающих широкие полномочия, не будет никакого правительственного надзора» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 6. Л. 34). В то же время сопровождение поезда главным инспектором министерства путей сообщения и министром путей сообщения Гюббенет считал не только излишним, но и в некоторых отношениях даже вредным. Что касается заведовавшего технической частью императорских поездов, то он не мог отвечать за обеспечение безопасности высочайшего путешествия в полной мере, так как не знал ни пути, ни паровозов, ни служащих дороги следования и должен был только «гнать императорский поезд и следить за его исправностью» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 6. Л. 36). Однако Александр III выступил категорически против сопровождения его поезда правительственным инспектором дороги следования. Лишь в 1892 году было принято Положение об императорских поездах, в котором закреплялось следующее правило: «Если в императорском поезде не находится инспектора императорских поездов или его заместителя, и для сопровождения поезда не назначено временного инспектора, то обязанности инспектора по сопровождению исполняют: на частных железных дорогах – инспектор дороги, а на казенных дорогах – начальник дороги» [Положение об императорских поездах, 1892, С. 5]. Что же касается участия железнодорожных агентов в охране пути, то данный вопрос с учетом расследования обстоятельств катастрофы 1888 года был решен в положительном смысле. В конце 1889 года было решено привлекать к охране служебный персонал железных дорог. Контроль за ним должны были осуществлять железнодорожные жандармы.

Станции и прилегавшие к ним участки рельсового пути со всеми находившимися на них сооружениями были вверены надзору станционных жандармов. Пути, соединявшие станции, регулярно осматривались дорожными мастерами. И жандармы, и железнодорожники во всем, что касалось охраны императорского поезда, подчинялись начальнику и офицерам жандармского полицейского управления соответствующей дороги. Вопросы взаимодействия с жандармами согласовывались Черевиным с начальником штаба Отдельного корпуса жандармов.

Существенную роль в охране железнодорожных поездов царя играла полиция. Чины общей полиции назначались «для охранения междустанционных пространств и земли, соседней с границей отчуждения под железную дорогу, на расстоянии 75–200 сажен в обе стороны» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 64 об.). Городская полиция занималась охраной стосаженной полосы, прилегавшей в черте города к тем железным дорогам, по которым следовали импера-

торские поезда. Главенствующее положение по отношению к ним (равно как и по отношению к войскам, участвовавшим в охране железнодорожного пути) занимали чины жандармской железнодорожной полиции, которые указывали места, подлежащие особой охране.

В 1881 году наблюдение за соблюдением паспортных правил в отношении лиц, проживавших в полосе отчуждения железных дорог, осуществляли совместно местная полиция (или стантовые приставы), администрация железных дорог и жандармская железнодорожная полиция: «в стантовых квартирах паспорта прописываются, в администрации дорог они хранятся, а в отделениях жандармских полицейских управлений железных дорог ведутся алфавиты всем служащим и проживающим, согласно сведений, доставляемых администрацией дорог» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 31). Наконец, чины жандармской полиции контролировали выполнение установленных паспортных правил. По мнению П. А. Черевина, всю работу, связанную с ведением паспортного дела, следовало возложить на жандармские полицейские управления железных дорог. Для этого при каждом начальнике отделения жандармских полицейских управлений нужно было учредить паспортный стол. В октябре 1881 года в министерство путей сообщения было направлено соответствующее отношение. Управляющий министерством предложил правлениям железных дорог подготовить соображения о применении, предложенного Главным начальником Охраны Е. И. Вел. порядка.

В ряде мероприятий задействовались одновременно представители нескольких структур. Так, согласно принятым правилам, «за сутки... до времени следования императорских поездов местная железнодорожная стража должна быть увеличена дополнительной земской и воинской стражей, расставляемой вдоль линии для наблюдения за полотном дороги по 10 человек на одну версту» [Гофман, б.г., С. 31]. Осмотры зданий и сооружений, прилегавших к железнодорожным путям, осуществлялись совместно начальниками соответствующих жандармских полицейских управлений железных дорог и их отделений, офицерами 1-го Железнодорожного батальона, заведующими полицейскими командами на железнодорожных станциях и полицейскими приставами.

Несмотря на большое количество инструкций, порядок совместной деятельности чинов Отдельного корпуса жандармов и общей полиции долгое время оставлял желать лучшего. Во время поездок императора в 1888 г. в некоторых губерниях были выявлены случаи неправильного применения «Инструкции чинам общей полиции для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности», а также произошел ряд конфликтов между чинами общей полиции и железнодорожными жандармами. Так, начальник Севастопольского отделения жандармского полицейского управления железных дорог ротмистр Чурсин за три дня до высочайшего проезда велел удалить за линию отчуждения всех чинов таврической полиции, которые были командированы для охраны пути, и в нарушение инструкции отказался выдать им пропускные билеты. В связи с этим Департамент полиции МВД в ноябре 1888 года особым циркуляром указал губернаторам, что общая полиция должна действовать вне полосы отчуждения, а в ее пределах исполняет свои обязанности «лишь по приглашению и всегда под руководством чинов жандармской железнодорожной полиции» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 9. Л. 24 об.). В процессе совместной работы все указания должны были давать сотрудники железнодорожного жандармского полицейского управления.

Еще более сложным вопросом была организация конструктивного взаимодействия воинских частей, вызванных для охраны железных дорог, по которым следовали императорские поезда, с представителями железнодорожной администрации, техниками и рабочими, а также с железнодорожными жандармами. Хотя военный инспектор железных дорог должен был обеспечивать «сношения с местными железнодорожными жандармскими полицейскими управлениями и другими воинскими властями, до которых могут относиться распоряжения об охране пути следования императорского поезда» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 2. Л. 40 об.), столк-

новения начались уже в 1881 году. Главный начальник Охраны Е. И. Вел. генерал-майор свиты П. А. Черевин предложил образовать особую комиссию из представителей всех трех ведомств.

Комиссия была образована при Главном штабе. Ее председателем был назначен помощник начальника Главного штаба генерал-майор М. Ф. Миркович. От Охраны Е. И. Вел. в нее был командирован военный инспектор железных дорог подполковник Л. М. Албертов, от железнодорожной жандармерии – начальник Санкт-Петербургского жандармского полицейского управления железных дорог полковник И. Н. Познанский (также по распоряжению Главного начальника Охраны, который сохранял за собой должность товарища министра внутренних дел). В соответствии с пожеланием П. А. Черевина министр путей сообщения направил в комиссию помощника правительственного инспектора Николаевской железной дороги статского советника барона А. Ф. фон Таубе. От военного ведомства по распоряжению начальника Главного штаба в работе комиссии участвовал помощник заведующего передвижением войск по всем железным и водяным путям империи генерал-майор Н. М. Головин. В подготовленной комиссией «Инструкции войскам, вызванным для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности» закреплялось правило, в соответствии с которым солдаты, участвовавшие в охране железнодорожного пути, поступали в распоряжение местных начальников жандармских полицейских управлений железных дорог и их отделений, а также местных старших технических железнодорожных агентов, однако приказание отдавались не непосредственно, а через офицеров тех частей, в которых эти солдаты служили, а в случае отсутствия офицеров – через унтер-офицеров.

Однако и в последующем конфликты продолжались. Например, в 1888 году произошло столкновение между воинским руководством и минским губернатором, который на станции Барановичи не допустил на путь следования царского поезда железнодорожную бригаду, а на станции Бобринская офицер железнодорожной жандармерии отказывался пропустить киевского губернатора. По мнению Главного начальника Охраны Е. И. Вел., губернаторы были обязаны обеспечивать контроль за охраной железнодорожного пути в пределах их губерний, а наблюдение за полосой отчуждения должно было находиться в ведении чинов жандармских полицейских управлений железных дорог, обладавших необходимой компетенцией.

Конфликты между войсками и железнодорожными служащими также оставались достаточно частым явлением вплоть до конца царствования Александра III. Так, в октябре 1893 года при проезде по Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороге войсковая охрана перед проследованием императорского поезда не пустила на линию дорожных мастеров и линейных сторожей. Министр путей сообщения просил Главного начальника Охраны издать дополнительные разъяснения, однако П. А. Черевин отказался это сделать, отметив, что столкновение произошло из-за неисполнения требований инструкции об охране императорских поездов.

Ограниченное участие в охране железнодорожных поездов императора (сугубо с церемониальной точки зрения) принимала Императорская Главная квартира. Согласно «Инструкции канцелярии Императорской Главной квартиры о распоряжениях по Высочайшим путешествиям», высочайше утвержденной 13 августа 1884 года, она отвечала за сбор сведений о почетных воинских караулах, выставляемых во время царских вояжей. Кроме того, в подчинении квартиры находился собственный Е. И. Вел. конвой, от которого назначались встречи императора на станциях.

Наконец, в некоторых случаях к охране пути следования императорского поезда привлекались жители населенных пунктов, расположенных неподалеку от железной дороги. Они выбирались общей полицией из числа наиболее благонадежных в политическом отношении.

Взаимодействие по вопросам обеспечения безопасности императора осуществлялось и с морским министерством. В апреле 1882 года управляющий министерством вице-адмирал

И. А. Шестаков в целях охраны Петергофского рейда распорядился «учредить две брандвахты... для чего поставить, по указанию эскадр-майора Е. И. Вел., два паровых судна с необходимым для наблюдения числом офицеров, команды и гребных судов» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 1. Л. 109). Третья брандвахта была выставлена на Большом Невском фарватере. Для этого к Канонерскому острову послали военное судно, несколько учебных судов, а также паровой катер. В Александрии были учреждены два сторожевых поста (у старого телеграфа и на новой Царской пристани), каждый из которых состоял из унтер-офицера и восьми нижних чинов Гвардейского экипажа. В распоряжение эскадр-майора Е. И. Вел. были назначены штаб-офицер, два обер-офицера, пароход «Великий князь Алексей», две миноноски и три паровых баркаса под командой флотских офицеров. Эти суда должны были находиться в постоянном крейсерстве. Наконец, паровой баркас «Лот» должен был заниматься гидрографическими работами и исследованием опасных мест на Петергофском рейде. О принятых мерах Черевина уведомил товарищ министра внутренних дел И. Н. Дурново. Управляющий морским министерством вице-адмирал Шестаков просил сообщить ему через Дурново, «не признается ли необходимым принятие ещё каких-либо мер... для полной охраны Петергофского рейда и гавани» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 1. Л. 110 об. – 111). Главный начальник Охраны сообщил Дурново, что признает меры целесообразными и пока достаточными.

В дальнейшем охрана Петергофского рейда выставлялась ежегодно по распоряжению управляющего морским министерством. Так, весной 1883 г. были выставлены две брандвахты, «для каковой цели назначены две паровые канонерские лодки «Буря» и «Гроза» в составе пяти офицеров и 42 нижних чинов каждая» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 2. Д. 385. Л. 1). Кроме того, в распоряжение флаг-капитана Е. И. Вел. были назначены капитан I ранга Большев, флаг-офицер лейтенант Малютин и корпуса флотских штурманов поручик Фелицын для производства гидрографических работ на Петергофском рейде, пароход «Великий князь Алексей» в составе трех офицеров и 29 нижних чинов, три паровых катера, которые должны были осуществлять постоянное крейсерство по Петергофскому рейду, и две миноноски в составе двух офицеров и семи нижних чинов каждая. Гидрографическими работами на рейде по-прежнему занимался паровой баркас «Лот». Два береговых поста в Александрии были заняты двумя унтер-офицерами и 16 матросами Гвардейского экипажа. Наконец, на стенке Петергофской гавани был поставлен электрический фонарь для освещения рейда. В охрану отбирались офицеры и матросы, отличавшиеся безупречным поведением и политической благонадежностью. Их проверкой занимался Департамент полиции МВД.

Главный начальник Охраны Е. И. Вел. не желал оставаться в стороне от решения вопросов, связанных с организацией морской охраны. Поэтому в марте 1883 года, когда управляющий морским министерством вице-адмирал И. А. Шестаков напрямую переслал в Департамент полиции МВД списки офицеров и матросов, предназначенных для службы на судах охраны, и спросил генерала-адъютанта П. А. Черевина через товарища министра внутренних дел генерал-лейтенанта П. В. Оржевского, «не признается ли необходимым принять еще каких-либо мер... для полной охраны Петергофского рейда» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 2. Д. 385. Л. 2–2 об.), то Черевин попросил Шестакова «для выигрыша времени, обращаться впредь по всем вопросам, касающимся охраны императорских резиденций» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 2. Д. 385. Л. 4 об.), непосредственно к нему. Аналогичная просьба последовала и по поводу уведомления Шестаковым министра императорского двора генерал-адъютанта графа И. И. Воронцова-Дашкова о том, что два береговых поста в Александрии заняты по его распоряжению унтер-офицерами и матросами Гвардейского экипажа.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В правление Александра III вновь созданная единая служба царской охраны с самого начала своего существования осуществляла деятельность по обеспечению безопасности высочайших особ в тесном контакте с полицейскими и воинскими формированиями. Ряд задач (например, охрана императорских резиденций) решался совместными усилиями. Посты возле дворцов выставлялись как от подчиненных Главному начальнику Охраны Е. И. В. Сводно-гвардейского батальона и Дворцовой полицейской команды, так и от находившегося в ведении командующего Императорской Главной квартирой Собственного Е. И. В. конвоя. Некоторые вопросы практически целиком передавались в ведение вспомогательных структур. Например, на трассах проезда царя в Санкт-Петербурге дежурили агенты Охранной агентуры Санкт-Петербургского Охранного отделения.

За счёт неформальных отношений между Главным начальником Охраны генерал-адъютантом П. А. Черевиным, министром императорского двора генерал-адъютантом графом И. И. Воронцовым-Дашковым, командующим Императорской Главной квартирой генерал-адъютантом О. Б. Рихтером и руководителями структурных подразделений министерства внутренних дел взаимодействие на высшем уровне осуществлялось достаточно конструктивно. Однако между нижестоящими руководителями и рядовыми сотрудниками ситуация взаимопонимания и взаимопомощи присутствовала далеко не всегда. Это приводило к конфликтным моментам, в ряде случаев принимавшим достаточно острый характер. Самым слабым звеном системы императорской охраны являлось обеспечение безопасности железнодорожных поездов, в котором были задействованы как сотрудники охраны, так и жандармы, полиция, войсковые части и даже местные жители.

Несмотря на все усилия руководства по созданию нормативно-правовой основы совместной деятельности, уточнению полномочий отдельных должностных лиц, разграничению функций представителей различных ведомств, трения и столкновения между войсковыми нарядами охраны, железнодорожной администрацией и подчиненным Главному начальнику Охраны 1-м Железнодорожным батальоном так и не были устранены. Не было обеспечено и единство действий Сводно-гвардейского батальона и Дворцовой полицейской команды, направленных на охрану императорских резиденций. Всё это, разумеется, негативно отражалось на обеспечении безопасности царя и его близких и могло привести к гибели охраняемых лиц.

Библиография:

1. Гофман, Н. Записка о порядке следования императорских поездов по Николаевской железной дороге и о состоявшихся по сему предмету распоряжениях. Составлена на Николаевской железной дороге / Н. Гофман. – Б.м., б.г. – 111 с.
2. Зимин, И. В. Царская работа. XIX – начало XX в. Повседневная жизнь Российского Императорского двора / И. В. Зимин; Игорь Зимин. – М.: Центрполиграф, 2011. – ISBN 978-5-227-02855-6. – EDN QPSVOP.
3. Зимин, И. В. Аничков дворец. Резиденция наследников престола. Вторая половина XVIII – начало XX в. / И. В. Зимин. – М.: Центрполиграф, 2019. – 624 с.
4. История государственной охраны России. Собственная Его Императорского Величества охрана, 1881–1917 гг. / Федеральная служба охраны Российской Федерации; Е. А. Муров [и др.]; под общ. ред. Е. А. Мурова. – М.: МедиаПресс, 2006. – 463 с. – ISBN 5-902750-04-
5. Ключков, Д. А. На охране российской государственности: к 80-летию создания Президентского полка Службы коменданта Московского Кремля Федеральной службы охраны Рос-

сийской Федерации / Д. Ключков. – М.: Русские витязи: Гангут, 2016. – 646 с. – ISBN 978-5-9908748-1-7.

6. Ключков, Д. А. «Отличные храбростью...»: собственный его Императорского Величества конвой, 1829–1917 гг.: история, обмундирование, вооружение, регалии: / Д. А. Ключков. – М.: ОЛМА Медиа Групп, 2014. – 346 с. – ISBN 978-5-373-06004-2.

7. На страже главной цитадели России: к 100-летию Службы коменданта Московского Кремля Федеральной службы охраны Российской Федерации / [В. И. Жилиев, Д. А. Ключков, И. И. Кондратьев, О. Г. Леонов, Т. Д. Панова; сост. Д. А. Ключков]. – М.: Фонд «Русские витязи», 2018. – 919 с. – ISBN 978-5-6040157-8-0.

8. Положение об императорских поездах. – СПб., 1892. – 78 с.

9. Рыженко, И. Э. Александр III в Гатчине / И. Э. Рыженко; И. Э. Рыженко. – СПб.: Лики России, 2011. – 199 с. – ISBN 978-5-87417-365-4. – EDN QPTZGX.

10. Служба безопасности Президента Российской Федерации в истории государственной охраны. Становление и современность: к 30-летию образования СБП ФСО России / Д. В. Кочнев, А. А. Рубежной, М. Н. Егоров [и др.]; Федеральная служба охраны Российской Федерации. – Москва. Кремль-9: Принтлето, 2021. – 511 с. – ISBN 978-5-6046191-4-8.

11. Яковлев, В. И. Охрана царской резиденции / В. И. Яковлев. – Ленинград: Управление дворцами-музеями при Л. О. – Главнауки, 1926. – 169 с.

12. Янченко, И. К. Охрана Гатчинского дворца при Александре III / И. К. Янченко // Император Александр III и императрица Мария Федоровна: материалы [IV] научной конференции [«Императорская Гатчина», октябрь, 2006 год]. – СПб.: Профи-Центр, 2006. – С. 262–275.

References:

1. Hoffman, N. Note on the procedure for the movement of imperial trains along the Nikolaevskaya railway and on the orders issued on this subject. Compiled on the Nikolaevskaya railway / N. Hoffman. B.m., b.g. 111 p. (In Russ.).

2. Zimin, I.V. (2011) Tsar's work. XIX-early XX centuries. Everyday life of the Russian Imperial court / I.V. Zimin; Igor Zimin. – M.: Centerpoligraf. ISBN 978-5-227-02855-6. EDN QPSVOP. (In Russ.).

3. Zimin, I.V. (2019) Anichkov Palace. Residence of the heirs to the throne. Second half of the 18th - early 20th centuries / I.V. Zimin. M.: Centerpoligraf. 624 p. (In Russ.).

4. History of the state security of Russia. His Imperial Majesty's Own Guard, 1881-1917 / Federal Guard Service of the Russian Federation; E. A. Murov [et al.]; edited by E. A. Murov. – M.: MediaPress, 2006. – 463 p. – ISBN 5-902750-04. (In Russ.).

5. Klochkov, D. A. (2016) Guarding Russian statehood: on the 80th anniversary of the creation of the Presidential Regiment of the Moscow Kremlin Commandant's Service of the Federal Guard Service of the Russian Federation / D. Klochkov. – M.: Russian Knights: Gangut. 646 p. ISBN 978-5-9908748-1-7. (In Russ.).

6. Klochkov, D. A. (2014) «Excellent in Bravery...»: His Imperial Majesty's Own Convoy, 1829-1917: History, Uniform, Weapons, Regalia / D. A. Klochkov. M.: OLMA Media Group. 346p. ISBN 978-5-373-06004-2. (In Russ.).

7. On Guard of Russia's Main Citadel: On the 100th Anniversary of the Moscow Kremlin Commandant's Service of the Federal Security Service of the Russian Federation / [V. I. Zhilyaev, D.A. Klochkov, I. I. Kondratyev, O. G. Leonov, T. D. Panova; compiled by D. A. Klochkov]. – M.: Russian Knights Foundation, 2018. 919 p. ISBN 978-5-6040157-8-0. (In Russ.).

8. Regulations on Imperial Trains. - St. Petersburg, 1892. – 78 p. (In Russ.).

9. Ryzhenko, I. E. (2011) Alexander III in Gatchina / I. E. Ryzhenko; I. E. Ryzhenko. - St. Petersburg: Faces of Russia. 199 p. ISBN 978-5-87417-365-4. EDN QPTZGX. (In Russ.).

10. The Security Service of the President of the Russian Federation in the History of State Security. Formation and Modernity: on the 30th Anniversary of the Formation of the SBP FSO of Russia / D. V. Kochnev, A. A. Rubezhnoy, M. N. Egorov [et al.]; Federal Security Service of the Russian Federation. Moscow. Kremlin-9: Printleto, 2021. 511 p. ISBN 978-5-6046191-4-8. (In Russ.).

11. Yakovlev, V.I. (1926) Security of the Tsar's Residence / V.I. Yakovlev. – Leningrad: Administration of Palaces-Museums under the Leningrad Main Science Directorate. – 169 p. (In Russ.).

12. Yanchenko, I.K. (2006) Security of the Gatchina Palace under Alexander III / I.K. Yanchenko // Emperor Alexander III and Empress Maria Feodorovna: materials of the [IV] scientific conference [«Imperial Gatchina», October 2006]. St. Petersburg: Profi-Center. P.262–275. (In Russ.).

Информация об авторах:

ГРЕБЕНКИН Алексей Николаевич, доктор исторических наук, сотрудник, Академия ФСО России, адрес: 302015, Россия, г. Орёл, ул. Приборостроительная, д. 35, e-mail: angrebyonkin@mail.ru

SPIN-код: 6750-0758, AuthorID: 539940, ORCID 0000-0001-9873-0092

ЛАРИН Артем Александрович, аспирант кафедры истории, политологии и государственной политики, Среднерусский институт управления – филиал РАНХиГС, адрес: 302026, Россия, г. Орёл, ул. Октябрьская, д. 12, e-mail: larin-sm333@mail.ru

SPIN-код: 5812-5947, AuthorID: 1267544

Authors:

GREBENKIN A.N., doctor of historical sciences, employee, Academy of the Federal Security Guard Service (Russian Federation, Orel), e-mail: angrebyonkin@mail.ru

SPIN-код: 6750-0758, AuthorID: 539940, ORCID 0000-0001-9873-0092

LARIN 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: larin-sm333@mail.ru

SPIN-код: 5812-5947, AuthorID: 1267544

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

The authors declare no conflict of interest.

Поступила в редакцию (Received) 17.07.2024.

Поступила после рецензирования (Revised) 21.09.2024.

Принята к публикации 24.10.2024.