



Жандармские полицейские управления железных дорог России в начале XX века

Юрий Арсенович Реент

Академия права и управления Федеральной службы исполнения наказаний России,
Рязань, Российская Федерация
E-mail: reent2@yandex.ru

Аннотация. Объектом исследования в статье предстает железнодорожная полиция России на рубеже XIX и XX вв. Появление и развитие железнодорожного транспорта породило новые виды преступности, которые требовали специфических мер реагирования. Создание жандармских полицейских управлений железных дорог стало неизбежной реакцией на эту проблему. Предметом изучения является деятельность ее структур и служащих в мирное время и в годы тяжелых социально-политических потрясений. Цель работы состоит в раскрытии общих и специфических механизмов функционирования транспортной полиции, взаимодействия с другими правоохранительными структурами, особенностей комплектования личным составом. В качестве базовых материалов исследования выступают архивные документы, научные статьи, монографии и диссертационные работы. В статье используется различный методологический инструментарий: историко-правовой, диалектический и формально-логический методы. Она базируется на оценке полицейской системы России буржуазно-империалистического этапа ее развития. Показаны сильные стороны и примеры ошибочных решений управленческого аппарата. Затронуты проблемы организации силового воздействия структур, причастных к охране и жизнедеятельности железнодорожного транспорта, на бастующих работников. Обозначена роль личностных и внутриведомственных связей при выполнении поставленных служебных задач. Высказана авторская позиция в оценке событий, связанных с деятельностью жандармских полицейских управлений железных дорог. Результаты исследования содержат важную информацию об исполнении правоохранительной деятельности на железнодорожном транспорте вместе с анализом характера ее развития. Они могут представлять интерес для выявления общих тенденций. В статье показана значимость обеспечения правопорядка на железнодорожных объектах с конца XIX в. и до крушения Империи. Отдельные положения могут быть интерполированы на деятельность современной транспортной полиции.

Ключевые слова: история России, государство и право, жандармская полиция, железные дороги, полицейская система, Российская империя, Отдельный корпус жандармов, охранная стража

Для цитирования: Реент, Ю.А., 2026. Жандармские полицейские управления железных дорог России в начале XX века, *Уфимский гуманитарный журнал*, т. 3, № 1, с. 82–95. <https://doi.org/10.31833/sifk/2026.3.1.9>

Gendarmerie police departments of Russian railways in the early 20th century

Yuri A. Reent

Academy of Law and Management of the Federal Penitentiary Service of Russia,
Ryazan, Russian Federation
E-mail: reent2@yandex.ru

Abstract. This article examines the activities of the Russian railway police at the turn of the 19th and 20th centuries. Due to the development of railway transport, new types of crime arose, which needed to be

responded to in a special way. In response to this problem, the Gendarmerie Railway Police (GRP) department was established. The article examines the activities of these structures and employees both in peacetime and during years of serious socio-political revolution. The purpose of the work is to identify common and specific mechanisms of functioning of the transport police, as well as to analyze their interaction with other law enforcement agencies and the specifics of recruitment. Archival documents, scientific articles, monographs and dissertations are used as the main sources of information. The article uses a wide range of methodological approaches, including historical-legal, dialectical and formal-logical methods. The work is based on an analysis of the Russian police system at the stage of its bourgeois-imperialist development. The article examines both strengths and examples of inaccurate decisions made by the management staff. Special attention is paid to the organization of the forceful influence of structures responsible for the safety and security of railway transport on striking workers. The article also reveals the role of personal and interdepartmental relationships in the performance of official duties. The author expresses his point of view on the events related to the activities of the GRP department. The results of the study contain valuable information about the practice of law enforcement in railway transport, as well as an analysis of its development. This data can be useful for identifying general trends in this area. The article highlights the importance of ensuring law and order at railway facilities from the end of the 19th century until the collapse of the Russian Empire. Some regulation can be applied to the work of the modern transport police.

Keywords: history of Russia, state and law, Gendarmerie Police, railways, police system, Russian Empire, Separate corps of gendarmes, security guards

For citation: Reent, Yu.A., 2026, Gendarmerie police departments of Russian railways in the early 20th century, *Ufa Humanitarian Journal*, vol. 3, no. 1, pp. 82–95. (In Russ.) <https://doi.org/10.31833/sifk/2026.3.1.9>

Введение

Многочисленные события общественно-политической жизни подтверждают старую истину, утверждающую, что всё в истории повторяется, правда на ином, нередко более высоком уровне. В свете рассматриваемой нами проблемы организации правоохранительной деятельности на железнодорожном транспорте России в начале XX в. следует отметить некоторые аналогии с современной Россией в плане активизации противоправных проявлений. Устойчивость многих из них может стать побудительным мотивом для проведения фундаментальных исторических и правовых исследований. В основу настоящей статьи положены материалы, опубликованные автором в 2001 г. в монографии «Общая и политическая полиция России (1900–1917 гг.)», которая остается мало известной из-за чрезвычайно низкого тиража. В качестве базовых материалов исследования используются архивные документы, нормативно-правовые акты и немногочисленные, но очень интересные публикации по истории политического сыска на транспорте. Автор подчеркивает, что последняя функция у железнодорожной полиции появилась только с началом Первой русской революции. Более подробная историография приведена ниже.

Среди огромного массива исследований деятельности отечественной полицейской системы России в начале XX в. имеются такие ее важные составные части, которые, на наш взгляд, не нашли достаточного освещения. В частности, пути формирования жандармских полицейских управлений железных дорог (далее – ЖПУЖД) следует отнести к наименее разработанной тематике в отечественной историографии. В действительности целый ряд серьезных ученых затрагивали указанную проблематику в качестве составной части более широких исследований правоохранительной системы России. Среди них: З.И. Перегудова, А.Е. Скрипилев, В.А. Ефремов, Б.П. Гусаров, Н.В. Сенина, Ю.А. Реент, В.В. Хутарев-Гарнишевский, С.Ю. Плужников и многие другие. Чаще историки и юристы вспоминали о жандармских полицейских управлениях железных дорог, когда речь шла об их жандармских функциях. Основные же, сугубо полицейские полномочия исследованы совершенно недостаточно. И все же нельзя не отметить ряд весьма основательных и тематически узко сфокусированных трудов, где проведены существенные изыскания о роли органов ЖПУЖД. К их числу следует отнести диссертации Ю.В. Гончаровой «Жандармские полицейские управления железных дорог (1876–1917 гг.)» [Гончарова, 2000]; С.А. Кузнецова «Деятельность железнодорожной полиции России в 1867–1917 гг.: на материалах Рязано-Уральской и Юго-Восточной железных дорог» (Астрахань, 2010); монографию Ю.В. Рыжовой «Жандармские полицейские управления железных дорог в системе обеспечения транспортной безопасности Российской империи» [Рыжова, 2020] и некоторые другие. Подчеркнем, что в начале XX в. это была наиболее крупная жандармская структура России, превосходящая по численности личного состава все остальные вместе взятые.

Целью исследований ряда современных ученых является реконструкция и осмысление исторического опыта служебной деятельности жандармской полиции на объектах железнодорожной инфраструктуры [Колпаков, Арсланов, 2023: 512], взаимодействия с сопричастными по охране правопорядка структурами [Гостева, Мыщыков, 2009: 24], освещение взаимоотношений жандармских чинов в рамках всей охранительной системы империи, детализация ее на примерах составных структурных частей [Лаврёнова, 2018]. Изучению противодействия распространению антиправительственных изданий в зоне отчуждения железных дорог и обеспечению санитарных норм силами жандармской железнодорожной полиции Российской империи посвятил свои исследования П.А. Колпаков [Колпаков, 2023; 2024]. Деятельность секретной агентуры в этом ведомстве неплохо освещена Ф.Я. Коноваловым [Коновалов, 2019]. В ряде случаев авторы конкретизируют свое внимание на исторических аспектах развития жандармских полицейских управлений отдельных дорог [Никонов, 2020; Петрыкин, 2020; Зарубина, 2023] и др.

В данной статье не ставилась цель охватить весь комплекс полицейской деятельности в Российской империи. Объектом исследования определена лишь железнодорожная полиция на рубеже XIX и XX вв. Предметом изучения является деятельность ее структур и служащих в годы социально-политических потрясений. Цель работы состоит в раскрытии общих положений и специфики механизмов функционирования жандармских полицейских управлений на железных дорогах, форм и методов работы личного состава, взаимодействия с другими правоохранительными структурами. В статье используется различный методологический инструментарий: историко-правовой, диалектический и логический подходы. При работе с документальной базой изучение проблемы дополнено сравнительно-аналитическим, системно-структурным, формально-юридическим методами.

Основная часть

Идея образования рассматриваемых учреждений сформировалась в связи с началом активного строительства железных дорог. Охрану строек, поддержание порядка среди рабочих и местного населения возложили на специализированные жандармские эскадроны и команды. Первое жандармское полицейское управление железной дороги появилось в 1861 г., но в состав ОКЖ названные подразделения решено было включить только к 1866 г. Далее, в среднем каждые 3 года появлялись два новых ЖПУЖД. В 1895 г. их число уже достигло 21 и охватило всю государственную, акционерную и частную железнодорожную сеть России. 19 мая 1871 г. был издан закон Российской империи, согласно которому за жандармами закреплялись полицейские функции. Жандармам, проходящим службу на отчужденных для железных дорог территориях, придавались буквально все полномочия, предусмотренные для общей полиции. В то же время, к осуществлению дознаний по политическим преступлениям они долгое время не допускались.

В отличие от губернских жандармских управлений жандармские полицейские управления железных дорог своею деятельностью охватывали территории нескольких сопредельных губерний. Каждому из них передавалось под охрану до 2000 верст транспортных коммуникаций. В непосредственном распоряжении начальника управления имелся адъютант и небольшая канцелярия. Кроме того, в крупнейших железнодорожных узлах были созданы отделения, охватывающие до 200 верст пути. Руководство ими осуществляли жандармские офицеры, как правило, в чине до подполковника. Ближайшим помощником начальника отделения был вахмистр, отвечавший за контроль и управление 20–30 унтер-офицерами [ГА РФ, ф. 110, оп. 3, д. 2728, л. 6 об.]. За каждой станцией закреплялся хотя бы один жандарм. Они и составляли основу, лицо жандармской транспортной полиции на местах (рис. 1).

Однако это лицо порою было не столь уж привлекательно, проявлением чего являлось повседневное поведение соответствующих унтер-офицеров. Недаром командиры нередко замечали, что многие из подчиненных «чем-то всё недовольны и служат так, как... хочется. Ходят грязно, казенную одежду не берегут..., волосы на голове даже не остригут как подобает носить солдату» [ГАНУ, ф. 926, оп. 1, д. 8, л. 12–12 об.]. В отношении уровня их профессиональной подготовки тоже нередко поступали нелестные оценки. Характерна служебная записка начальника одного из отделений по поводу произошедшей железнодорожной аварии. Станционный жандармский унтер-офицер о факте схода с рельс вагона составил протокол всего в 10 словах. Безусловно, что понять из него причину и характер происшествия было невозможно.

Характеризуя общее положение дел на железных дорогах, Особый отдел Департамента полиции в начале 1906 г. с возмущением отмечал, что для всякого рода преступников поезда совершенно открыты. В результате они «возят различные орудия – на руках, в багаже и прямо товаром. Если бы была какая-либо организация [службы – Р. Ю.], были бы сделаны серьезные поимки. В Москве все дело свелось к тому, что жандармы требуют предъявления билетов» [ГА РФ, ф. 102, оп. 63, д. 34, л. 1]. Объяснить все это недостаточным образованием и соответствующими профессиональными качествами нижних

жандармских чинов было бы все же неверно. В большей мере здесь сказывался слабый надзор за подчиненными, порожденный удаленностью руководства от мест их службы. Это зачастую порождало безответственность и низкую исполнительную дисциплину. На каком-то этапе мириться со всем этим стало уже невозможно, поэтому были предприняты попытки осуществления преобразований в организации службы. В частности, 21 сентября 1904 г., ознакомившись со специальным докладом по Штабу ОКЖ, министр внутренних дел П.Д. Святополк-Мирский поддержал идею создания сыскной железнодорожной жандармской полиции. Реализации нововведения помешала Русско-японская война. Вспыхнувшая вслед за этим революция продиктовала необходимость смещения акцентов и пересмотра направлений предполагавшихся реформ.



Рис. 1. Чины жандармской железнодорожной полиции. Копия¹

Fig. 1. Ranks of the gendarmerie railway police. Copy

Казалось бы, еще совсем недавно в Циркуляре Штаба ОКЖ № 569 1904 г. вновь подтверждалось положение, введенное МВД 26 января 1881 г., согласно которому «чины Жандармских Полицейских Управлений железных дорог о всяком происшествии, заключающем в себе признаки государственного преступления, лишь уведомляют Начальников местных Губернских Жандармских Управлений, но сами дознаний по таковым преступлениям, за исключением случаев оскорбления Высочайших Особ Императорской Фамилии, не производят». Вызванная общей нестабильностью ситуация вынудила Министерство внутренних дел выйти в Министерство юстиции для согласования необходимых правовых положений с целью возложить «на Начальников Отделений Жандармских Полицейских Управлений железных дорог обязанность производства дознаний по всем преступным действиям политического характера, совершенным в полосе отчуждения железных дорог, а также предоставить право... производить аресты и обыски на основании ст. ст. 21 и 29 «Положения о государственной охране»» [Реент, 2001: 178–179]. Приказ по Отдельному корпусу жандармов № 145 (1906 г.) закрепил это положение.

Названная реорганизация предполагала одновременное укрепление службы жандармской полиции по всем направлениям. А таковых было достаточно много. С введением функций политического сыска

¹ Источник: LiveJournal: сайт. URL: <https://billy-red.livejournal.com/419073.html> (дата обращения: 11.12.2025).

по причине совершенной недостаточности офицерского состава к организации агентурной работы подключались и унтер-офицеры. Такой подход содержал явные противоречия. С одной стороны, согласно предписанию ОКЖ № 8002 от 16.11.1908 г. нижним чинам не доверяли и даже категорически запрещали «включать в дознания и протоколы свои заключения, замечания и предположения о причинах происшествий» [ГАНУ, ф. 918, оп. 9, д. 37, л. 2, 8 об.]. С другой стороны, по предписанию Штаба ОКЖ от 28.05.1908 г. они обязаны были знать всех агентов, имеющих право на ношение оружия. Секретное предписание Штаба ОКЖ № 461 от 8.12.1908 г. воспрещало переманивание тайных агентов, (что предполагало близкое знакомство с ними), а аналогичный документ № 445 от 3.11.1908 г. рекомендовал привлекать унтер-офицеров к устройству участии секретных сотрудников, потерпевших провал. Разумеется, речь шла исключительно о местной агентуре. И все же таких полномочий не имели даже некоторые из офицеров и чиновников охранных отделений.

Действительно, политический розыск в короткие сроки стал очень важной составной частью деятельности ЖПУЖД, но все же не главной и тем более – не единственной. Представляется правомерным объединение важнейших областей служебного использования личного состава ЖПУЖД в 4 больших блока:

1. борьба с забастовками и саботажем;
2. контроль за общественно-политическими объединениями и предотвращение терроризма;
3. организация охраны железных дорог, особенно в условиях военного времени;
4. профилактика и предварительное расследование общеуголовных преступлений, административных правонарушений.

Сложно выделить приоритеты среди названных направлений работы, но все же имеет смысл начать обзор именно с **первого функционального блока**. Объясняется это тем, что любое серьезное забастовочное движение способно парализовать важнейшие транспортные артерии и по своим последствиям явно выходило за рамки обыденных преступных проявлений. Эта опасность в полной мере осознавалась на всех управленческих уровнях, как в МВД, так и в правительстве. Неспроста 2 декабря 1905 г. выходит Высочайший Указ, запрещающий забастовки на железнодорожном транспорте, а уже 14 декабря аналогичным документом вводятся в действие «Правила чрезвычайной охраны на железных дорогах» (рис. 2).

Названные юридические акты на данном этапе лишь завершили формирование правовых основ для организации быстрого пресечения и предупреждения забастовок. Ранее, циркуляром Штаба ОКЖ по ЖПУЖД № 228 от 12.01.1905 г. были доведены разъяснения постановления Сената от 23 февраля 1904 г. по вопросу о порядке привлечения к уголовной ответственности служащих казенных железных дорог. Несколько позже, циркуляром Министерства путей сообщения от 28.03.1905 г., согласованным с Министерством юстиции, определялось, что самовольно оставившие работу или отказывающиеся исполнять свои функциональные обязанности железнодорожные служащие должны были подвергаться тюремному заключению от 4 до 8 месяцев [Нарбутов, 1992: 149–150]. Учитывая особенности революционного времени, для ускорения судебного делопроизводства рекомендовалось принимать решения без проведения предварительного следствия, основываясь только на данных полицейского дознания.

На вооружение были приняты и более «древние» нормативные акты, забытые за их невостребованностью, но воскрешенные в ходе Русско-японской войны. В частности, по Московскому ЖПУЖД был реанимирован приказ № 1 от 14 декабря 1897 г., предусматривающий принудительное командирование железнодорожных специалистов из относительно благополучных мест на станции, охваченные забастовками. Согласно ему все организационные вопросы разрешались местными представителями управления. Предусматривалось, что на служащих, которым вручаются предварительные оповещения, станционный жандарм обязан составлять краткий именной список. Решение о командировке он доводил лично под роспись. С лицами, уклонявшимися от выполнения распоряжений без уважительных на то причин, поступали по законам военного времени.

В последующий период политического затишья также приходилось быть постоянно начеку. Так, в начале 1908 г. поступили сведения о подготовке забастовки на Виндаво-Рыбинской железной дороге, охраняемой Екатеринбургским ЖПУЖД. В апреле того же года вспыхнула забастовка железнодорожных служащих на станции Челябинск. Целью организаторов была подготовка всеобщей транспортной стачки. В обоих случаях во все отделения жандармских полицейских управлений полетели циркуляры, требовавшие изучить обстановку на местах и изолировать возможных инициаторов волнений. В профилактических целях нередко жандармы авральным порядком составляли списки неблагонадежных служащих, в первую очередь известных своими выступлениями с агитацией или участием в забастовках 1905–1907 гг.

Начало Мировой войны потребовало от жандармской полиции мобилизации дополнительных усилий по недопущению саботажа. В целом, как показала практика, годы затишья не расслабили ее



Рис. 2. Группа служащих станции Раненбург Рязано-Уральской ж/д, участвовавших в стачке железнодорожников 16.10.1905 г.²

Fig. 2. A group of employees of the Ranenburg station of the Ryazan-Ural railway who participated in the strike of railway workers on 16.10.1905

состав. По инициативе П.А. Столыпина в 1910 г. при Штабе ОКЖ было созвано постоянное Совещание для пересмотра действующих законоположений в области предотвращения железнодорожных забастовок. В результате к 24 марта 1914 г. были подготовлены, а с 1 августа введены в действие «Особые правила для борьбы с железнодорожными забастовками». На их основе разрабатывается секретная «Инструкция начальнику железнодорожного летучего отряда». Другими словами, создается новая силовая структура, предназначенная для восстановления прерванного на железных дорогах движения и водворения на них надлежащего порядка, а в некоторых случаях и для предупреждения ожидаемой забастовки.²

Состав каждого из железнодорожных летучих отрядов комплектовался ротой пехоты, взводом кавалерии, двумя пулеметами, (а при необходимости – двумя орудиями), 12 саперами, 3 телеграфистами, фельдшером, врачом и офицером. Еще один офицер мог назначаться в качестве коменданта поезда. К ним прикреплялись офицер и шесть унтер-офицеров от железнодорожной жандармерии и ремонтная бригада от управления железной дороги. Предоставляемые для летучих отрядов поезда всегда оснащались двойной тягой на случай выхода из строя одного из локомотивов [Реент, 2001: 182].

Особенность этого формирования состояла не только в том, что личный состав отряда формировался из чинов военного ведомства, которые передавались в распоряжение жандармов. Гораздо более важным представлялось, что военный министр, утвердив эту инструкцию 15 июля 1914 г., взял на себя инициативу и ответственность за использование войсковых подразделений не просто в полицейских, но и сугубо жандармских целях. В частности, «при восстановлении движения на дорогах летучим отрядам вменялось в обязанность:

² Источник: Государственный каталог Музейного фонда Российской Федерации: сайт. URL: <https://gostatalog.ru/portal/#/collections?id=5551994> (дата обращения: 16.11.2025).

- удаление ненадежных служащих и возобновление властных полномочий всех должностных лиц;
- розыск и принуждение к исполнению обязанностей служащих, без которых нельзя начать железнодорожное движение;
- восстановление деятельности всех вспомогательных и обеспечивающих служб;
- охрана инженерных сооружений, подвижного состава и инвентаря;
- охрана всех работающих на станции от возможных нападений со стороны бастующих;
- оказание помощи в задержании агитаторов и подстрекателей с временным их содержанием под стражей в специальном вагоне из состава поезда». [Реент, 2001: 179–180].

Таким образом, нормативная база довоенного периода позволяла начальникам ЖПУЖД при появлении одних только «признаков могущей возникнуть забастовки» неотлагательно возбуждать вопрос о применении на дороге чрезвычайных мер охраны, о скорейшем переводе местности на положение усиленной или чрезвычайной охраны. На основании «Особых правил для борьбы с железнодорожными забастовками» (1914 г.) любое неповиновение наказывалось уже не гражданскими, а военными судебными органами, которые не предусматривали привлечение адвокатов и карали беспощадно.

Второй функциональный блок, состоящий в контроле над деятельностью общественно-политических объединений и в предотвращении терроризма, для ЖПУЖД не содержит почти ничего оригинального по сравнению с тем, чем занимались ГЖУ и охранные отделения. Невзирая на то, что право производства дознаний по делам политического характера было предоставлено жандармской транспортной полиции только в июле 1906 г., сталкиваться с политической преступностью им приходилось систематически и ранее. Любое задержание лиц, подозреваемых в совершении правонарушений по политическим статьям, либо информация о них перед направлением в губернское жандармское управление должно было оформлено соответствующей пояснительной документацией. Это можно расценивать как определенную практику в подготовке к проведению предварительного дознания по делам против государства и общества. Особенно возросло число указанных дел с началом Первой русской буржуазно-демократической революции. Транспортная жандармерия была вынуждена все чаще сталкиваться с негативным воздействием революционной пропаганды, а значит просто фиксировать факты, отстраняясь от предупредительной работы, уже не могла. Поэтому появились некоторые «технологии», позволяющие обойти запреты. У каждого жандармского офицера среди служащих железных дорог была сформирована группа осведомителей, работавших пока «на общественных началах».

Используя информацию из такого рода источников, например, удалось выявить агитатора на станции Верда Сызрано-Вяземской железной дороги. Исключительно благодаря показаниям добровольных агентов, начальник Моршанского отделения Самарского ЖПУЖД узнал, что во время ремонтных работ техник А. Борисов говорил рабочим «о несовершенстве нашего государственного строя, отзывался очень нелестно о Государственной думе, стараясь внушить, что крестьян туда не пустят, что им там не дадут хода и, что наш Государь ничего хорошего учредить не может» [ГАРО, ф. 1292, оп. 1, д. 171, л. 112]. При этом якобы он дал несколько брошюр об избирательных правах и Конституции других стран. Стерпеть такого «вольнодумства» жандарм, разумеется, не мог. Отсутствие нормативной базы не помешало ему произвести арест агитатора на основании личного распоряжения, а за рабочими, разделявшими дерзновенные взгляды, был установлен полицейский надзор.

Опыт «коллег» из ГЖУ и охраны позволил транспортной жандармерии быстро адаптироваться в новых условиях службы. Работа их стала более многоплановой в смысле расширения поля деятельности предварительного расследования и профилактики политических преступлений. В качестве иллюстрации имеет смысл привести характеристику правонарушений, зафиксированных в каком-либо из заурядных отделений. Скажем, станция Владимир – не самый напряженный, но и далеко не самый пустынный из участков железной дороги. Уже за первые 2–3 месяца после введения новых полномочий здесь можно было встретить весь спектр происшествий, отнесенных в юрисдикцию политического сыска. Это и задержание лиц, незаконно хранящих оружие; обследование железнодорожного полотна на предмет поиска бомбы, выброшенной революционеркой при ее задержании в движущемся составе поезда; выслеживание и арест одного из региональных лидеров социал-демократической партии; надзор за лицом, выдающим себя крестьянином дальней губернии и тому подобное.

Нередко исполнение даже вполне обыденных обязанностей могло перерасти в сопряженную с серьезным риском для жизни операцию. Так, в конце 1908 г. жандармский унтер-офицер Арзамасского отделения Московского ЖПУЖД при обходе состава поезда обратил внимание на молодого человека, который при его появлении проявил признаки беспокойства. Жандарм решил проверить проездные документы и спросить, куда тот едет. Пассажир же, импульсивно опустил руку в карман пальто. Лишь большой опыт и мгновенная реакция помогли служителю порядка перехватить и выбить взведенный револьвер. Задержанный оказался находящимся в розыске террористом. Еще до этой встречи он был

приговорен к смертной казни за целый ряд уголовных и политических преступлений [ГАНУ, ф. 996, оп. 1, д. 59, л. 32]. Обратим внимание на характерную модель поведения остальных пассажиров. Ни один из них не оказал содействие унтер-офицеру, напротив, некоторые осуждали за, якобы, неуместную бдительность. Толпа ринулась в панике к выходу, буквально вынеся на плечах второго жандарма, пытавшегося прийти на помощь.

Руководство и оперативный состав ЖПУЖД старались не замыкаться исключительно на обеспечении охраны общественного порядка в полосе отчуждения железных дорог. Они небезуспешно пытались развернуть агентурную сеть не только среди работников железных дорог, но и в широких кругах местного населения. Иногда проявления не вполне законной «благожелательности» со стороны жандармов являлись ценой за предоставленную им информацию. Так, 28 августа 1906 г. транспортная жандармерия г. Гатчины арестовала 15 вооруженных членов крайне правого «Общества активной борьбы». После выяснения «точек зрения», невзирая на выявление допущенных ими серьезнейших правонарушений, арестованных отпустили. В «знак благодарности» уже через два дня черносотенцы оповестили о готовящемся нападении на поезд и лично последовали к месту ожидаемого нападения. Террористов действительно удалось обнаружить. В ходе завязавшейся перестрелки они были обезврежены [Рууд, Степанов, 1993: 154].

В целом, все же напряженность антиреволюционной полицейской деятельности ЖПУЖД не входила ни в какое сравнение с валом подобной работы в ГЖУ и охранных отделениях. Но это и немудрено, поскольку политический сыск для них был все же делом второстепенным. Тем не менее, имелось два направления, где транспортная жандармерия ничем не отличалась от территориальной. Это – охрана членов царской семьи и исполнение таможенных функций на границе. Каждое путешествие императора рассматривалось как смотр профессиональной пригодности не только служащих железных дорог, по которым должна была проследовать свита, но и всей жандармской транспортной полиции в целом.

Все перевозки важных лиц и грузов заранее обсуждались с руководством заинтересованных структур. «Начальники местной железнодорожной полиции разрешали все недоразумения между войсками и чинами общей полиции и железнодорожными служащими. Чины ЖПУЖД имели право требовать содействия чинов войск» [Петрыкин, 2019: 61]. Руководители всех управлений обязывались откомандировывать личный состав вне зависимости от удаленности объектов охранения. Так, задолго до планировавшегося прибытия Николая II в Привисленский край Департамент полиции дал разнарядку о выделении в распоряжение начальника Варшавского ЖПУЖД по пять филеров от каждого жандармского управления.

Масштабы мероприятий приобретали столь широкие размеры, что полицейских сил все равно не хватало. Активно в этих целях привлекались войска. Например, для обеспечения охраны следования царского поезда в мае 1913 г. только на перегоне Москва – Нижний Новгород было выставлено восемь пехотных полков в полном составе. Все станции, переезды, мосты и наиболее опасные участки дороги охранялись жандармами и полицией. На телеграфных пунктах, у путевых стрелок стояли тщательно отобранные люди. Подача дров, воды, угля, сцепка вагонов осуществлялись под наблюдением целого ряда жандармов и секретных агентов [ГАНУ, ф. 926, оп. 1, д. 93а, л. 5-12]. Но и оценивалась эта работа иначе. Если в обычных условиях отличие по службе поощрялось чаще всего словами благодарности или незначительной денежной суммой, то простое участие в охране царского поезда для многих заканчивалось повышением чина, а то и награждением медалью или орденом.

Только за один в целом обычный день – 29 апреля 1916 г., на западных таможенных переходах зафиксировано несколько событий. В частности, жандармы арестовали девушку, сообщившую, что она в числе десяти шпионов была заброшена немцами в этот район. На другом пограничном пункте задержали 12-летнего мальчика-гимназиста, работавшего на германскую разведку. Из его признаний стало ясно, что противник в массовом порядке вербовал детей 11–14 лет из оккупированных районов, которые под видом беженцев собирали им разведанные. К примеру, только Варшавская разведшкола обучала 72 русских мальчика и 300 девочек [Галвазин, 2001: 13]. Поступили также сведения о подготовке к побегу тридцати военнопленных из австрийского лагеря. В эту группу внедрились несколько шпионов, получивших задание по подрыву железных дорог на территории России. С полной уверенностью можно заявить, что благодаря самоотверженной и профессиональной работе жандармов в этот период было спасено немало человеческих жизней и материальных ценностей.

Впрочем, деятельность ЖПУЖД в условиях военного времени следует охарактеризовать отдельно – в рамках **третьего функционального блока**. В Думе в связи с определением бюджета разгорались нешуточные споры. Так начальник штаба ОКЖ Гершельман настаивал на том, что «организация корпуса жандармов чисто военная», следовательно, содержать их следует без излишних ограничений за счет сметы Военного министерства. Депутат Сафонов же утверждал, что «никаких военных обязанностей жандармы не несут, что их обязанности чисто полицейские по составлению

протоколов преследования преступников», намекая на то, чтобы, несмотря на высокую инфляцию, им оставили прежнее денежное довольствие [Гостева, Мыцыков, 2009: 24]. Эта позиция была не совсем оправданна, поскольку, как в период революции 1905–1907 гг., так и в ходе Мировой войны, жандармская полиция на транспорте не только контролировала настроение железнодорожных служащих, поддерживала правопорядок в полосе отчуждения, наблюдала за исправностью путевого хозяйства, но и входила в состав «летучих железнодорожных отрядов», подавлявших выступления бастующих и террористов (рис. 3).



Рис. 3. Группа жандармов у Балтийского вокзала (Санкт-Петербург, 1910 г.)³

Fig. 3. A group of gendarmes at the Baltic railway station (St. Petersburg, 1910)

Ознакомимся еще с одной из малоизвестных сторон деятельности транспортной жандармской полиции – наблюдательной работой за системами управления и связи. Уже 18 августа 1914 г. Штаб ОКЖ предупредил все ЖПУЖД о необходимости усиления контроля не только за исправностью телеграфных линий, но и за содержанием передаваемых по ним сообщений. В частности, были получены сведения о своеобразной кодификации информации, передаваемой посредством телеграфа находящимися в России австрийскими разведчиками. Установлено, что слово «кавалерия» подменялось именем, начинающимся на букву «К», слово «лошадь» заменялось именем, начинающимся на букву «П», «артиллерия» – именем на букву «А», выражение «всех родов оружия» – именем на букву «Г» и так далее. Департамент полиции пояснял, что, «например, слова: «Мориц болен» означают «мобилизация производится», а фраза: «Привет от Георга» значит – «всех родов оружия». Сведения о числе поездов, отправленных по известному направлению, сообщаются следующим образом: «Через столько-то часов выезжаю туда-то», – здесь число часов и означает число поездов» [Реент, 2001: 189].

Проведение воинской мобилизации также в значительной мере легло на транспортную жандармерию. Обычная полиция способствовала сбору запасников и резервистов, а их организация и перемещения выпадали на долю ЖПУЖД. Поскольку о прямых беспересадочных перевозках, как правило, не могло идти и речи, то заботы о расквартировании, обеспечении питанием в большей степени обременяли не столько армейских офицеров, сколько жандармскую полицию. Об этом

³ Источник: ВКонтakte: сайт. URL: https://vk.com/wall-122155308_286395?z=photo-22155308_457325610%2Ffcb22e21e65297847d (дата обращения: 21.12.2025).

свидетельствуют и многочисленные циркуляры, телеграммы, распоряжения, направляемые по линии МВД на места.

Например, в одной из таких секретных записок, направленных в адрес начальника Богородского отделения Московского ЖПУЖД, сообщалось о необходимости проработки плана действий по размещению прибывающих на станцию воинских и жандармских чинов для временного поста. Иными словами, невзирая на заблаговременную подготовку схем мобилизационной работы, служащим транспортной жандармерии постоянно приходилось корректировать их с учетом изменения обстановки. Другой весьма серьезной стороной деятельности ЖПУЖД в этот период явилась перевозка, прием, размещение и использование военнопленных. 7 октября 1914 г. были утверждены особые правила, где определялось, что «надзор за этими пленными находится в ведении местных начальников жандармских отделений в соответствии с руководящими о том указаниями Начальника Жандармского Управления» [Правила о применении..., 1916: 3]. Обычно на внешних работах руководство охраной плененных военнослужащих противника осуществляла общая полиция, но в полосе отчуждения железных дорог названные функции передавались соответствующим жандармским отделениям. Непосредственно же надзор за военнопленными производился вооруженной охраной из стражников дороги, назначаемых из расчета: 1 стражник на 10 пленных, но всего не менее 3-х стражников на группу.

И все же наиболее важной, а по сути – **основополагающей функцией ЖПУЖД** была борьба с общеуголовной преступностью в полосе отчуждения железных дорог. Важно отметить, что в начале XX в. именно эта сфера их деятельности подвергалась наибольшей критике буквально со всех сторон, не исключая и негативных оценок собственных руководящих кадров. Так, начальник Самарского ЖПУЖД в приказе от 23.03.1902 г. отмечал, что специальная полицейская деятельность чинов отделений находилась не на должной высоте. По его словам, большинство транспортных жандармов недостаточно проникнуты той серьезностью уголовного розыска, которая по громадной преступности требует напряженной деятельности, и потому не проявляют необходимой энергии и инициативы, относясь в массе случаев шаблонно к этому делу.

Действительно, преступления, совершенные за полосой отчуждения железных дорог, нередко были связаны с положением дел на магистралях и станциях, но, тем не менее, весьма в малой степени интересовали транспортную жандармерию. И это притом, что местная общая полиция старалась оказывать им всяческое содействие, находясь в гораздо худших условиях. Последние зачастую не имели элементарной возможности своевременно информировать полицейские и административные власти о происшествиях или развитии нежелательных событий. В распоряжении же жандармской полиции на железных дорогах были бесплатный телеграф, дрезины, поезда. Очень часто служащие дорог выступали в роли заинтересованных помощников. В этой связи вполне соответствующим требованиям времени представляется высказывание одного из жандармских генералов, который считал: «Для преследования преступности нет никаких границ отчуждения. Преступление – зло общее и преследоваться должно везде и всюду» [ГАНУ, ф. 996, оп. 1, д. 59, л. 24].

Результаты исследования

Большие надежды на общее оздоровление криминальной обстановки в стране были связаны с разработкой планов по образованию железнодорожной сыскной полиции. Невзирая на это, реализовать в законченном виде их так и не удалось. Начавшаяся Русско-японская война, а потом и революция ликвидировали все надежды на выделение государственных субсидий под данный проект. Закон «Об организации сыскной части» увидел свет в июле 1908 г., но названный юридический акт не распространялся на ЖПУЖД.

В рамках железнодорожных объединений кроме указанных охранительных структур были созданы дополнительные, не входящие в систему Департамента полиции. Так, в 1902 г. Министерство путей сообщения получило право вооружить часть служащих Сибирской, Забайкальской, Владикавказской и Закавказской дорог, где нередко были нападения на поезда [Борисов, Дугин, Малыгин и др., 1995: 54]. Решением начальников Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог от 29.09.1908 г., подготовленным совместно с соответствующими жандармскими инстанциями, было издано Положение об охранной страже. Ее подразделения учреждались для охраны денежных сумм и имущества дорог, грузов и, в случае необходимости, искусственных и других важнейших сооружений на дороге. Общее руководство новыми подразделениями возлагалось на начальников мобилизационных отделов дорог. Непосредственное же управление призваны были осуществлять начальники команды стражи (ротные командиры).

В отсутствии специализированных сыскных отделений для расследования совершенных преступлений на места происшествия приходилось регулярно направлять станционных жандармов. Все связанные с этим расходы в форме суточных, как правило, составляли не более 30 копеек в день на человека. Командующий ОКЖ в своем циркуляре от 7.07.1905 г. разрешил им исполнять подобные

функции в гражданской одежде, но при этом особо предупредил, что средства на ее приобретение возможно использовать исключительно из личных доходов. Крупное отделение ЖПУЖД для оплаты агентурной работы по уголовному сыску могло располагать в среднем лишь 100 рублями в год.

Вследствие недостаточного финансирования и отсутствия специализированного уголовного сыска число преступлений на транспорте, и в первую очередь – краж, имело устойчивую тенденцию роста. В 1907 г. на Московско-Киевско-Воронежской железной дороге было составлено 24 407 протоколов об утрате или повреждении грузов, а в 1908 г. их число выросло до 28 631. Темпы прироста в 1909 г. приблизительно сохранились в тех же пределах. Практические работники вновь и вновь не уставали утверждать, что необходимым условием перелома в данном направлении службы могло бы стать введение «уголовной разведки».

Постепенно опыт работы по предупреждению и раскрытию краж совершенствовался и достиг в ряде мест поразительных результатов. Поучителен в этом отношении пример Нижегородского отделения Московского ЖПУЖД. Невзирая на сложнейшую криминогенную обстановку в стране, за январь 1917 г. там было допущено только три серьезных хищения: украден с железнодорожной платформы коммерческий груз, в вагоне у пассажира похищен портфель с ценными документами, предотвращена попытка кражи с пристанционной площадки товарного леса. Виновные во всех трех случаях были найдены «по горячим следам». Залогом успехов стала исключительная добросовестность служащих отделения.

Жандармы из этого отделения не чурались расследований тех дел, которые принято называть неперспективными или малозначащими. Так, протокол от 7 февраля 1917 г. засвидетельствовал вскрытие в ночное время одиннадцати вагонов, в каждом из которых было по 1000 пудов муки. Пришлось срочно перевзвешивать содержание всей этой части состава, чтобы выявить недостачу, которая, как выяснилось, составила 16 пудов муки на сумму 66 рублей 24 копейки. Война и политический кризис ухудшали материальную обеспеченность населения. Это отразилось на числе и характере краж. В основном растаскивали продукты питания: ящик копченой селедки, мука, сахар, посылки. Но иногда велось расследование и по явным мелочам, например, по пропаже лома и кувалды. И все заявления сопровождалось дознанием, большинство пропаж были найдены и возвращены владельцам [ГАНУ, ф. 926, оп. 1, д. 356, л. 1, 9, 33, 42, 51, 54].

Естественно, только кражами уголовная преступность не ограничивалась. Не имея полной статистики, мы не можем интерполировать работу нескольких отделений на всю систему. Тем не менее, при анализе архивных дел, содержащих переписку как внутри отдельных ЖПУЖД, так и со Штабом ОКЖ, можно предположить, что рассмотренные выше ситуации на указанных участках были характерны в тот период для значительного числа подразделений жандармской транспортной полиции. Росту надежности ее охранной деятельности способствовало введение с 1914 г. на всех дорогах военного положения. Повышалась ответственность за преступные деяния и за качество исполнения служебного долга.

Заключение

Таким образом, отметим, что в начале XX в. полномочия жандармской полиции постоянно расширялись, как и число подразделений, составлявших ее. Развитие железнодорожной сети прекратилось лишь с началом Мировой войны. Вместе с этим приостановилось и развитие системы ЖПУЖД, число которых к 1914 г. достигло 29. Невзирая на то, что их было почти в два раза меньше, чем губернских жандармских управлений, но по численности личного состава и по значению в некоторых отраслях правоохранительной деятельности они уже давно заняли лидирующее положение не только в структуре Отдельного корпуса жандармов, но и в целом в полицейской системе империи.

Нельзя говорить об отсутствии опыта работы чинов ЖПУЖД с лицами, посягавшими на политические устои общества. Но накладок в первое время после введения полномочий по борьбе с государственными преступлениями возникало все же немало. Косвенным свидетельством тому может служить содержание циркуляров Штаба ОКЖ по ЖПУЖД. Они запрещали отвлечение секретных агентов для сопровождения арестованных лиц, не допускали использование жандармами и агентами услуг низших железнодорожных служащих для личных надобностей, да и много иного, что давно уже использовалось и положительно подтверждалось практикой работы политической полиции. Серьезная деморализация чинов военного ведомства, наблюдавшаяся с конца 1916 г., практически никак не сказалась на деятельности жандармской полиции и железнодорожного транспорта. Исторический факт – благодаря установленному там порядку, события февраля 1917 г. не смогли разрушить эту наиболее дееспособную структуру хозяйственного механизма страны.

Ряд современных исследователей особо ярко выражают мысль о том, что «жандармские полицейские, обладавшие определенной автономностью от местной исполнительной власти, одновременно выступали координаторами межведомственного взаимодействия при обеспечении

безопасности следования поездов чрезвычайной важности, осуществлении массовых перевозок в ходе Столыпинской аграрной реформы, ликвидации эпидемий, тем самым участвовали в реализации государственной политики» [Петрыкин, 2020: 24]. Учет особенностей правовой регламентации, наработки в ходе борьбы с преступностью на железных дорогах, решении административных задач, проведении кадровой политики, в обеспечении взаимодействия с полицейскими учреждениями в целях поддержания общественного порядка и безопасности имеет не только познавательное, но и практическое значение [Рыжова, 2020]. Действительно, опыт деятельности жандармской железнодорожной полиции содержит ценные элементы для использования его при подготовке кадров для современных правоохранительных органов.

В итоге проведенного исследования удалось выявить функции, структуру и нацеленность деятельности; установить общие закономерности, характерные для развития оцениваемых полицейских органов, в том числе и с целью выявления возможности использования исторического опыта в современных условиях. Показаны сильные стороны и примеры досадных упущений. Надеемся, что все это поможет оживить научный интерес к поднятой проблеме.

Источники и материалы

Государственный архив Нижегородской области (ГАНО), ф. 918, оп. 9, д. 37; ф. 926, оп. 1, д. 8, д. 93а, 356; ф. 996, оп. 1, д. 59.

Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ), ф. 102, оп. 63, д. 34; ф. 110, оп. 3, д. 2728.

Государственный архив Рязанской области (ГАРО), ф. 1292, оп. 1, д. 171.

Правила о применении труда военнопленных и Временная инструкция стражникам, назначенным для охраны военнопленных. М.: [б. и.], 1916, 15 с.

ВКонтакте: сайт. URL: https://vk.com/wall-122155308_286395?z=photo-22155308_457325610%2Fbc22e21e65297847d (дата обращения: 21.12.2025).

Государственный каталог Музейного фонда Российской Федерации: сайт. URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=5551994> (дата обращения: 16.11.2025).

LiveJournal: сайт. URL: <https://billy-red.livejournal.com/419073.html> (дата обращения: 11.12.2025).

Список литературы

Борисов, А.В., Дугин, А.Н., Малыгин, А.Я. и др., 1995. *Полиция и милиция России: страницы истории*. М.: Наука, 316 с.

Галвазин, С.Н., 2001. *Охранные структуры Российской империи. Формирование аппарата, анализ оперативной практики*. М.: Совершенно секретно, 192 с.

Гончарова, Ю.В., 2000. *Жандармские полицейские управления железных дорог (1876–1917 гг.)*. Дис. ... канд. юрид. наук. М., 239 с.

Гостева, С.С., Мыщыков, В.В. 2009. Жандармско-полицейский надзор на железных дорогах России в начале XX века, *Берегиня*. 777. *Сова*, № 1, с. 9–34.

Зарубина, К.А., 2023. Как железнодорожное сообщение во второй половине XIX – начале XX века помогало распространять революционерам антиправительственную литературу (на примере Курской губернии), *Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки*, № 28(4), с. 933–941. <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2023-28-4-933-941>

Колпаков, П.А., Арсланов, Р.А., 2023. Деятельность жандармской полиции Российской империи на железных дорогах Великого княжества Финляндского в годы Первой мировой войны, *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России*, т. 22, № 3, с. 510–524. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2023-22-3-510-524>

Колпаков, П.А., 2023. Обеспечение санитарных норм жандармской железнодорожной полицией Российской империи в конце XIX – начале XX вв., *Genesis: исторические исследования*, № 11, с. 124–134. <https://doi.org/10.25136/2409-868X.2023.11.68887>

Колпаков, П.А., 2024. Противодействие распространению антиправительственных изданий на железных дорогах России в последней четверти XIX – начале XX в. По материалам жандармской железнодорожной полиции, *Вестник архивиста*, № 1, с. 179–192. <https://doi.org/10.28995/2073-0101-2024-1-179-192>

Коновалов, Ф.Я., 2019. Секретная агентура провинциальных губернских жандармских управлений в начале XX в. (на материалах Вологодского губернского жандармского управления), *Historia Provinciae – Журнал региональной истории*, т. 3, № 1, с. 86–145. <https://doi.org/10.23859/2587-8344-2019-3-1-2>

Лаврёнова, А.М., 2018. *Отдельный корпус жандармов и российское общество в 1880–1917 гг.* Дис. ... канд. ист. наук. М., 303 с.

Нарбутов, Р.В., 1992. *Полиция Российской Империи. 1862–1917 годы. (Историко-правовой аспект)*: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 224 с.

Никонов, К.О., 2020. Исторический опыт формирования жандармского полицейского управления Китайско-Восточной железной дороги в начале XX века, *Клио*, № 6 (162), с. 84–90.

Петрыкин, Н.Н., 2020. *Жандармское полицейское обеспечение деятельности железных дорог на территории Курской губернии (вторая половина XIX – начало XX вв.)*. Автореферат дис. ... канд. ист. наук. Курск, 27 с.

Петрыкин, Н.Н., 2019. *Обеспечение безопасности железных дорог жандармскими полицейскими управлениями: 1867–1917 гг.* Белгород: БелЮИ МВД РФ имени И.Д. Путилина, 71 с.

Реент, Ю.А., 2001. *Общая и политическая полиция России (1900–1917 гг.)*. Рязань: Узорочье, 286 с.

Рыжова, Ю.В., 2020. *Жандармские полицейские управления железных дорог в системе обеспечения транспортной безопасности Российской империи*. М.: Проспект, 136 с.

Рууд, Ч.А., Степанов, С.А., 1993. *Фонтанка, 16: Политический сыск при царях*. М.: Мысль, 432 с.

References

Borisov, A.V., Dugin, A.N., Malygin, A.Ya. etc., 1995, *Russian police and militia: pages of history*. Nauka, Moscow, 316 p. (In Russ.)

Galvazin, S.N., 2001, *Security structures of the Russian Empire. Formation of the apparatus, Analysis of operational practice*. Sovershenno Sekretno, Moscow, 192 p. (In Russ.)

Goncharova, Yu.V., 2000, *Gendarmerie police departments of railways (1876–1917)*. Dissertation ... Candidate of Law Sciences. Moscow, 239 p. (In Russ.)

Gosteva, S.S., Mytsykov, V.V., 2009, Gendarme-police Supervision at the Railways of Russia at the Beginning of the 20th Century, *Bereginya*. 777. *Sova*, no. 1, pp. 9–34. (In Russ.)

Zarubina, K.A., 2023, How railway communication in the second half of the 19th – early 20th centuries helped to spread anti-government literature to revolutionaries (on the example of Kursk province), *Tambov University Review. Series: Humanities*, no. 28(4), pp. 933–941. (In Russ.) <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2023-28-4-933-941>

Kolpakov, P.A., Arslanov, R.A., 2023, Activities of the gendarmerie police of the Russian Empire on the railways of the Grand Duchy of Finland during the First World War, *RUDN Journal of Russian History*, vol. 22, no. 3, pp. 510–524. (In Russ.) <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2023-22-3-510-524>

Kolpakov, P.A., 2023, Provision of sanitary standards by the gendarme railway police of the Russian Empire in the late 19th – Early 20th centuries, *Genesis: historical research*, no. 11, pp. 124–134. (In Russ.) <https://doi.org/10.25136/2409-868X.2023.11.68887>

Kolpakov, P.A., 2024, Counteraction to the spread of anti-government publications on the railroads of Russia in the last quarter of the XIX – early XX century. On the Materials of the Gendarme Railway Police, *Vestnik Archivista / Herald of an Archivist*, no. 1, pp. 179–192. (In Russ.) <https://doi.org/10.28995/2073-0101-2024-1-179-192>

Konovalov, F.Ya., 2019, Secret Agency of the Provincial Gendarmerie at the Beginning of the 20th Century (on the Materials of the Vologda Provincial Gendarme Department), *Historia Provinciae – The Journal of Regional History*, vol. 3, no. 1, pp. 86–145 (In Russ.) <http://doi.org/10.23859/2587-8344-2019-3-1-2>

Lavrenova, A.M., 2018, *A separate corps of gendarmes and Russian society in 1880–1917*. Dissertation... Candidate of Historical Sciences. Moscow, 303 p. (In Russ.)

Narbutov, R.V., 1992, *Police of the Russian Empire. 1862–1917. (Historical and Legal Aspect)*. Dissertation ... Candidate of Historical Sciences. Moscow, 224 p. (In Russ.)

Nikonov, K.O., 2020, Historical experience in the formation of the gendarme police station of the China eastern railway at the beginning of the 20th century, *Clio*, no. 6 (162), pp. 84–90. (In Russ.)

Petrykin, N.N., 2020, *Gendarmerie police support for the operation of railways in the territory of Kursk province (the second half of the 19th – early 20th centuries)*. Dissertation abstract ... Candidate of Historical Sciences. Kursk, 27 p. (In Russ.)

Petrykin, N.N., 2019, *Ensuring the safety of railways by gendarmerie police departments: 1867–1917*. Belgorod Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after I.D. Putilin, Belgorod, 71 p. (In Russ.)

Reent, Yu.A., 2001, *General and political police of Russia (1900–1917)*. Uzorotche, Ryazan, 286 p. (In Russ.)

Ruud, Ch.A., Stepanov S.A., 1993, *Fontanka, 16: Political investigation under the tsars*. Mysl', Moscow, 432 p. (In Russ.)

Заявление о раскрытии информации

Для создания данной рукописи не использовались инструменты искусственного интеллекта.

Disclosure statement

No AI tool was used to generate the content of this manuscript.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Conflict of interests

The author declares no relevant conflict of interests.

Информация об авторе

Юрий Арсенович Реент, доктор исторических наук, профессор, Академия права и управления Федеральной службы исполнения наказаний России, г. Рязань, Российская Федерация; <https://orcid.org/0000-0001-8378-6106>; e-mail: reent2@yandex.ru

Information about the author

Yuri A. Reent, Dr. Sc. (History), Professor, Academy of Law and Management of the Federal Penitentiary Service of Russia, Ryazan, Russian Federation; <https://orcid.org/0000-0001-8378-6106>; e-mail: reent2@yandex.ru

Рукопись поступила в редакцию / Received 25.01.2026

Одобрена после рецензирования / Approved 16.02.2026

Принята к публикации / Accepted 02.03.2026