

Мурашко, А.И. Борьба жандармской полиции с уголовными преступлениями на железных дорогах Беларуси во второй половине XIX – начале XX в. / А.И. Мурашко // Вестник Академии МВД Республики Беларусь. – 2005. - № 1. – С. 47-51.

Во второй половине XIX в. на территории Беларуси появился новый вид коммуникаций - железнодорожный транспорт. Обеспечение правопорядка на железных дорогах было возложено на специальные органы - Жандармские полицейские управления железных дорог (ЖПУ ж. д.). 27 июля 1861 г. император Александр II утвердил «Положение о полицейских управлениях С.-Петербургско-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог»¹. Именно этот правовой акт положил начало организации жандармской полиции на железных дорогах. К 1891 г. железные дороги на территории Беларуси находились в ведении пяти жандармских полицейских управлений: Виленского, Московско-Брестского, Варшавского, С.-Петербургско-Варшавского, Киевского².

19 мая 1871 г. император Александр II утвердил «Правила о порядке действий чинов Корпуса жандармов по исследованию преступлений». В соответствии со ст. 11 «...чины жандармских полицейских управлений железных дорог по отношению к исследованию преступлений и проступков, совершенных в районе их действий, вполне заменяют общую полицию»³. Таким образом, на законодательном уровне за железнодорожными жандармами были закреплены функции по предупреждению, пресечению и раскрытию уголовных преступлений на железных дорогах и в пределах полосы отчуждения.

По ежегодным статистическим отчетам штаба Отдельного корпуса жандармов наиболее распространенными преступлениями и правонарушениями на железных дорогах в конце XIX в. являлись: 1) кражи всех наименований; 2) случаи телесных повреждений, проистекающих при эксплуатации; 3) нарушение полицейских правил⁴. В 1896 г. на всех железных дорогах Российской империи было совершено 14 830 краж, из них 4625 (33,4 %) фактов хищения железнодорожного имущества, 4169 (28,1 %) - краж на станциях, 3324 (22,4 %) - поездных краж, 2712 (18,3 %) - хищения товаров и грузов⁵. Надо отметить, что руководство Отдельного корпуса жандармов успехи железнодорожной жандармерии в борьбе с хищениями признавало весьма скромными. Действительно, в 1904 г. Минским жандармским полицейским управлением было выявлено 982 кражи, из которых раскрыто 546 (55,6 %), а в 1905 г. выявлено 1183 кражи, из них раскрыто 541 (45,7 %)⁶.

Анализ поступающих в Штаб Отдельного корпуса жандармов донесений о происшествиях на железных дорогах в конце XIX в. показал, что в большинстве случаев лица, виновные в преступлениях и проступках, успевшие скрыться от преследования и не обнаруженные чинами жандармской полиции по горячим следам, оставались в дальнейшем неустановленными⁷. Низкая раскрываемость преступлений была обусловлена

самой организацией службы жандармов и специфичностью способов совершения преступлений на железных дорогах. В составе жандармерии не было органа, занимавшегося оперативной работой, кроме того, вплоть до 1905 г. жандармам категорически запрещалось переодеваться в гражданское платье, что отрицательно сказывалось на раскрываемости преступлений. В 1899 г. между министрами внутренних дел и путей сообщения возникла переписка по поводу создания сыскной железнодорожной полиции⁸. Но дальше споров о том, кому будет подчиняться вновь создаваемый орган, и какое ведомство будет оплачивать его работу, министры не пошли. Немного изменилось положение в 1908 г. после принятия закона «Об организации сыскной части». В соответствии с этим законом на издержки для производства розыска по делам общеуголовного характера жандармским полицейским управлениям выделялось ежегодно 25 тыс. р. На каждое отделение приходилось по 100 р. в год⁹. Однако в отличие от территориальных органов полиции, где вводились штатные сыскные отделения, структурное построение железнодорожной жандармерии не изменилось, вплоть до 1917 г. сыскная полиция на железных дорогах организована не была. Отсутствие сыскных подразделений частично компенсировалось хорошей организацией наблюдательной и патрульной службы, неплохо налаженной системой учетов.

Инструкции и приказы ЖПУ ж. д. детально регламентировали деятельность жандармов по предупреждению и пресечению преступлений, например, в 1899 г. приказом по Минскому жандармскому полицейскому управлению железных дорог были утверждены «Указания по предупреждению и пресечению краж на железных дорогах»¹⁰, которые обобщали накопленный ранее жандармами передовой опыт. В соответствии с этими указаниями каждый станционный жандарм должен был основательно знать всех служащих в районе своего участка, извозчиков и ямщиков, промышленяющих на станциях, обязательно должен был вести учет всех ранее судимых или привлекавшихся к делам о кражах, проживающих на его участке и в близлежащих населенных пунктах, появляющихся в районе железных дорог, станций и в поездах. На станции жандарм должен наблюдать, кто из кассы берет билеты и до какой станции, кто из пассажиров высаживается из поезда, не переходит ли кто-либо из одного поезда в другой при скрещивании поездов, не садится ли кто в поезд или не высаживается ли из него со стороны, противоположной платформе, и нет ли в этом чего-либо подозрительного, кто из высадившихся пассажиров и с какими вещами уехал на лошадях, с каким ямщиком или извозчиком. Заметив на станции подозрительных лиц или проходящих по учету в качестве ранее судимых за воровство, жандарм обязан был усилить наблюдение за ними с целью установления их связей, маршрута передвижения.

Хорошая наблюдательность жандармских чинов позволяла раскрыть преступления по горячим следам. Например, 11 июня 1878 г. в поезде № 5 Либаво-Роменской железной дороги в вагоне 1-го класса у помещика Бабанина из сундука украли золота и бриллиантов на сумму свыше 10 тыс. р. Подсевший в поезд на станции Молодечно жандарм Семен Романчик на

станции Радашковичи по телеграфу сообщил начальнику Минского жандармского полицейского управления полковнику фон Роткирху, что он при посадке в поезд заметил, как один молодой еврей высокого роста в светлом костюме поспешно уехал со станции в местечко Молодечно на извозчике, знакомом ему и станционному жандарму Савве Антифоровичу. По указанной ориентировке Антифорович отыскал в местечке Молодечно вора и совместно со станковым приставом арестовал его. Похищенное было возвращено потерпевшему Бабанину¹¹.

В целях профилактики краж применялось сопровождение поездов жандармами. Следуя в поезде, жандарм должен был наблюдать за всем происходящим. Подъезжая к станции, жандарм фиксировал, не выпрыгивает ли кто на тихом ходу из поезда, не выбрасываются или передаются при скрещивании поездов какие-либо вещи и др. Во время стоянки поезда преимущественное внимание должно было быть обращено на вагоны 1-го, 2-го классов и 3-го класса для некурящих, где совершалась большая часть зарегистрированных поездных краж. На станциях сопровождающий поезд жандарм должен был обмениваться со станционным жандармом оперативной информацией о подозрительных лицах и происшествиях¹².

Из приведенных ранее данных видно, что более чем в одной трети краж предметом хищения было железнодорожное имущество, которое обладало большой притягательной силой для местного населения, проживающего вблизи железных дорог. «Железнодорожное имущество, - говорилось в одном из указаний штаба корпуса жандармов, - обыкновенно похищается окрестными жителями, так как многие предметы железнодорожного хозяйства пригодны в домашнем обиходе: шпалы и рельсы для различного рода построек, костыли на зубья бороны, гайки для грузов неводов и т. д.»¹³, поэтому при розыске похищенного железнодорожного имущества рекомендовалось в первую очередь обращать внимание на появление похищенных предметов у лиц, проживающих вблизи железных дорог. Если не удавалось найти похищенное имущество сразу, то следовало установить наблюдение через доверенных лиц за появлением у кого-либо похищенного. В 34 % случаев виновными в таких кражах были железнодорожные служащие¹⁴.

Специфическим видом преступлений на железных дорогах были кражи грузов и багажа. Среди основных способов таких хищений можно выделить кражи грузов из пакгаузов путем прореза обшивки в стене или дверях, кражи на станционных путях из вагонов путем повреждения пломб и открытия дверей, кражи с проникновением в вагон через люк, во время движения путем повреждения вагонов. В наставление железнодорожным жандармам приводили конкретные случаи, например: вор отправил с одной станции лошадь, а сам отправился в том же поезде и в том же вагоне в качестве проводника. По соглашению злоумышленника со служащими вагон с лошадью ставили в поезде рядом с вагоном, загруженным мануфактурой. В пути вор, вынув из последнего вагона несколько обшивочных досок,

перетягивал мануфактуру в свой вагон, после чего прибывал обшивку обратно. На сортировочной станции вагон с вором и лошадьё перецепили к другому поезду, и он оказался на другой железной дороге, а вагон с мануфактурой продолжал следовать по первоначальному пути и только через несколько станций была обнаружена кража¹⁵.

Значительная часть хищений грузов происходила при непосредственном участии железнодорожных служащих. Получили распространение замена недобросовестными железнодорожниками ценных грузов грузами, никакой ценности не имеющими, мошенничество с участием железнодорожных агентов, принимающих и отправляющих грузы. Так, отправитель товара, составив накладную с указанием груза и его ценности, договаривался с весовщиком о том, что тот удостоверит прием груза, указанного в накладной, а сам отправлял только часть груза или вообще ничего не отправлял. По прибытии на станцию назначения груз принимался по накладной и обнаруживалась недостача или отсутствие товара, стоимость которого отправитель требовал возместить со средств железной дороги. Были распространены и другие способы хищения грузов и мошенничества с участием железнодорожных агентов. Например, составитель намеренно под каким-либо предлогом загонял вагоны с ценным грузом на более далекие станционные пути, чтобы облегчить похищение груза; технический агент требует отцепки от поезда исправного вагона под предлогом якобы замеченного повреждения, чтобы вызвать просрочку в перевозке груза, после чего отправитель выставляет претензии к железной дороге за просрочку или порчу груза (например, продуктов питания) и т. д.¹⁶

Действенными мерами в борьбе с такими преступлениями были учет и надзор за железнодорожными служащими. В конце XIX в. на железных дорогах Российской империи было введено правило, согласно которому лица, поступившие на работу, обязаны были сдать свой паспорт в жандармское управление. После наведения справок о благонадежности каждое такое лицо ставилось на учет, причем на регистрационной карточке содержались сведения о регистрируемом и обо всех его родственниках и близких. В штабе Отдельного корпуса жандармов велся учет железнодорожных служащих, совершивших либо подозревавшихся в совершении преступлений.

Хорошо была развита патрульная служба жандармов. Они обходили не только станции и вокзалы, но и депо, мастерские, склады, подъездные пути. Как минимум один раз в месяц необходимо было обойти весь вверенный участок железной дороги. Полномочия в части расследования и профилактики преступлений были довольно широки. Жандарм имел право проверить исправность люков, запоров и дверей вагонов, ограничить допуск к погрузке посторонних лиц, мог присутствовать при наложении пломб, вторичном осмотре пломб и замков перед отправлением поезда, проверить в присутствии понятых сохранность груза при каждом подозрительном случае и т.д. Внедрялись и новые методы раскрытия преступлений с использованием собак-ищейек. Так, в 1914 г. управлением Полесских железных дорог были закуплены

четыре собаки-ищейки и переданы в распоряжение Виленского жандармского полицейского управления железных дорог. Питомник находился на станции Ляховичи в ведении начальника Барановичского жандармского отделения¹⁷. Железнодорожные служащие при обнаружении совершенного преступления обязаны были вовремя вызвать жандарма с собакой и обеспечить сохранность следов преступления.

Значительную общественную опасность представляли грабежи и разбойные нападения на железных дорогах. Объектами ограбления в основном являлись перевозимые ценности государственного банка, почтового ведомства, железнодорожные кассы и артельщики-раздатчики на линии жалованья служащим. Исходя из этого каждый начальник ЖПУ ж.д. совместно с заинтересованными ведомствами, учитывая местные условия, самостоятельно разрабатывали мероприятия по предупреждению разбойных нападений и грабежей. Почтовые вагоны при перевозке в них значительного количества денег охранялись в пути воинскими караулами или почтовыми стражниками и жандармскими чинами, железнодорожные артельщики и станционные выручки перевозились по железным дорогам под охраной жандармов и железнодорожных стражников.

Надо отметить, что в конце XIX - начале XX в. в связи с активизацией революционного движения увеличилось количество разбойных нападений, совершенных представителями политических партий и организаций. Расследования по таким преступлениям показали, что нападения разными политическими организациями совершаются по заблаговременно и детально разработанному плану. В связи с этим пресечение и раскрытие разбойных нападений всецело зависело от политического розыска, агентурной работы и уголовного сыска в своем районе при широкой осведомленности обо всем происходящем не только на железной дороге, но и в сопредельной местности. Многие в раскрытии преступлений зависело от взаимодействия жандармской полиции с органами территориальной полиции и местными губернскими жандармскими управлениями. Приведем пример такого тесного взаимодействия. В 1908 г. в результате разработки сотрудниками Минского губернского жандармского управления была завербована эсерка-максималистка Смелая, жительница г. Пинска¹⁸. Вскоре от нее была получена информация о том, что группа эсеров-максималистов решила устроить экспроприацию. Объектом ограбления выбрана железнодорожная касса станции Пинск. Еженедельно по субботам артельщики свозили сюда с линии деньги и сдавали начальнику станции. Полученная информация была передана начальнику Пинского жандармского железнодорожного отделения. В результате совместных действий вооруженная бомбами и револьверами группа эсеров-максималистов из восьми человек была задержана в момент совершения разбойного нападения.

Таким образом, борьба с уголовными преступлениями на железных дорогах являлась одной из основных служебных задач, поставленных перед органами жандармской железнодорожной полиции.

¹ См.: Полное собрание законов Российской империи. Собр. 2. Т. 36. № 37289.

² Подсчитано авт. по кн.: Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов. Исправлен по 15 января 1891 г. СПб.: Типолитография Месника и Римана, 1891.

³ История полиции России. Краткий исторический очерк и основные документы: Учеб. пособие. М.: Щит, 1998. С. 116.

⁴ См.: Литвинов Н., Нурадинов Ш. Противодействие антигосударственному террору на железных дорогах Российской империи: Сб. док. и материалов. М.: Голос, 1999. С. 46.

⁵ См.: Там же.

⁶ См.: Национальный исторический архив Республики Беларусь (НИА Республики Беларусь). Ф. 1217, оп. 1, д. 14, л. 119, 128.

⁷ См.: Обязанности жандармской железнодорожной полиции. По жандармско-полицейской части / Сост. Л. Тимофеев. СПб.: Тип. МВД, 1912. С. 1058-1059.

⁸ См.: Сизиков М.И., Борисов А.В., Скрипилев А.Е. История полиции России (1717-1918 гг.). Вып. 2. Полиция Российской империи XIX - начала XX веков. М.: АПО, 1992. С. 34.

⁹ См.: Обязанности жандармской железнодорожной полиции... С. 1179.

¹⁰ См.: НИА Республики Беларусь. Ф. 1217, оп. 1, д. 14, л. 41.

¹¹ См.: Там же. Л. 14.

¹² См.: Там же. Л. 42.

¹³ Обязанности жандармской железнодорожной полиции.. С. 1143.

¹⁴ См.: Литвинов Н., Нурадинов Ш. Указ. соч. С. 46.

¹⁵ См.: Обязанности жандармской железнодорожной полиции... С. 1152.

¹⁶ См.: Видеман Л.А. Записка по вопросу о борьбе с массовыми хищениями грузов на железных дорогах. Харьков: Товарищество «Печатня СП. Яковлева», 1910. С. 11.

¹⁷ См.: НИА Республики Беларусь. Ф. 2415, оп. 1, д. 181, л. 183.

¹⁸ См.: Ника. Воспоминания жандармского офицера // Жандармы России / Сост. В.С. Измозик. СПб.: Изд. Дом «Нева»; М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2002. С. 555.