



[Научный диалог = Nauchnyi dialog = Nauchnyy dialog, 13(7), 2024]  
[ISSN 2225-756X, eISSN 2227-1295]



#### Информация для цитирования:

Колпаков П. А. Полицейский надзор за законностью железнодорожных грузоперевозок в Российской империи в годы Первой мировой войны / П. А. Колпаков // Научный диалог. — 2024. — Т. 13. — № 7. — С. 410—426. — DOI: 10.24224/2227-1295-2024-13-7-410-426.

Kolpakov, P. A. (2024). Police Oversight of Legality in Railway Freight Transport in Russian Empire During World War I. *Nauchnyi dialog*, 13 (7): 410-426. DOI: 10.24224/2227-1295-2024-13-7-410-426. (In Russ.).



#### Перечень рецензируемых изданий ВАК при Минобрнауки РФ

**Полицейский  
надзор за законностью  
железнодорожных  
грузоперевозок  
в Российской империи  
в годы Первой  
мировой войны**

**Колпаков Петр Александрович**  
orcid.org/0000-0002-1600-9937  
кандидат исторических наук,  
доцент кафедры истории России  
1kolpakov1@rambler.ru

Российский университет дружбы  
народов  
им. Патриса Лумумбы  
(Москва, Россия)

**Police Oversight  
of Legality in Railway  
Freight Transport  
in Russian Empire  
During World War I**

**Petr A. Kolpakov**  
orcid.org/0000-0002-1600-9937  
PhD in History, Associate Professor,  
Department of Russian History  
1kolpakov1@rambler.ru

Peoples' Friendship University of Russia  
named after Patrice Lumumba  
(Moscow, Russia)

## ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

**Аннотация:**

Проанализирована деятельность жандармской железнодорожной полиции по обеспечению исполнения грузоперевозчиками запретов и ограничений на вывоз за границу отдельных наименований сырья и товаров в годы Первой мировой войны. На основе документальных материалов раскрыто содержание государственной политики Российской империи в отношении принятия мер к прекращению поставок ресурсов, необходимых армиям Центральных держав. Было определено, что особое внимание к организации надзора за грузоперевозками было обращено в пределах приграничных станций. Раскрыта проблема полицейского обеспечения стабильного функционирования железных дорог в условиях военного времени. Чины жандармской полиции содействовали соблюдению приоритета движения по стальным магистралям воинских грузов. Важной обязанностью жандармерии являлось вскрытие сговоров железнодорожных служащих и грузоотправителей о манипуляциях со скоростью перемещения составов в целях извлечения незаконной спекулятивной прибыли в условиях дефицита товаров. Сделан вывод о том, что жандармская железнодорожная полиция выполняла значимую роль в надзоре за законностью грузоперевозок в годы Первой мировой войны. Однако в условиях дезорганизации государственного механизма и углубления кризисных явлений в российском обществе обеспечить бесперебойную работу железнодорожного транспорта было невозможно.

**Ключевые слова:**

жандармская железнодорожная полиция; грузоперевозки; ограничение экспорта; спекуляция; железная дорога; Первая мировая война.

## ORIGINAL ARTICLES

**Abstract:**

This article analyzes the activities of the gendarmerie railway police in ensuring compliance by freight carriers with prohibitions and restrictions on the export of certain raw materials and goods during World War I. Based on documentary materials, it reveals the content of the state policy of the Russian Empire regarding measures to halt the supply of essential resources to the Central Powers' armies. The study of the administrative documentation of the railway police indicates that particular attention was paid to monitoring freight transport at border stations. The issue of police support for the stable functioning of railways under wartime conditions is explored. Gendarmerie officers facilitated the prioritization of military cargo movement along steel corridors. A critical responsibility of the gendarmerie was uncovering collusion among railway employees and shippers to manipulate train speeds for illicit speculative profit amid commodity shortages. The study concludes that the gendarmerie railway police played a significant role in overseeing the legality of freight transport during World War I. However, amid the disorganization of state mechanisms and deepening crises in Russian society, ensuring uninterrupted and effective railway operations proved impossible.

**Key words:**

gendarmerie railway police; freight transport; export restrictions; speculation; railway; World War I.

## **Полицейский надзор за законностью железнодорожных грузоперевозок в Российской империи в годы Первой мировой войны**

© Колпаков П. А., 2024

### **1. Введение = Introduction**

Широкое использование в военных целях железных дорог в годы противостояния Антанты и Тройственного союза в значительной степени повлияло на характер войсковых маневров, стало одним из «новых элементов» военной мысли и технологического соперничества армий, виток которого был обусловлен внедрением достижений индустриализации [Strachan, 2000, p. 22]. Особое значение стали приобретать для организации снабжения армий и перемещения живой силы. Не менее важным для воюющих стран являлось сохранение способности железных дорог обеспечивать связь между административными и хозяйственными центрами в условиях возрастания нагрузки на железнодорожную инфраструктуру во время войны.

Задачи общей (охрана порядка и противодействие уголовной преступности) и политической полиции в пределах железных дорог Российской империи накануне и в годы Первой мировой войны выполнялись входившими в Отдельный корпус жандармов (ОКЖ) жандармскими полицейскими управлениями железных дорог (ЖПУЖД). Данная статья посвящена одному из направлений служебной деятельности железнодорожной жандармерии — надзору за законностью грузоперевозок в период противостояния со странами Тройственного союза.

Научная проблема заключается в необходимости заполнения лакуны в знаниях об обеспечении стабильности работы железнодорожного транспорта Российской империи в части надзора за соблюдением экспортных запретов и порядка следования составов в годы Первой мировой войны.

Актуальность темы определяется необходимостью осмысления мер полицейской защиты железнодорожного транспорта в прошлом, в частности, обеспечения приоритета военного и гражданского снабжения над коммерческими интересами и реализации мер государственной санкцион-

ной политики в период ведения масштабных военных действий в пределах стальных магистралей Российской империи.

## 2. Материал, методы, обзор = Material, Methods, Review

Целями статьи являются реконструкция исторического опыта организации жандармского надзора за законностью грузоперевозок в пределах стальных магистралей и определение основных мер, предпринимавшихся железнодорожной полицией в этом направлении служебной деятельности.

Современный этап развития отечественной исторической науки характеризуется повышением внимания исследователей к изучению событий Первой мировой войны. Влияние условий военного времени на функционирование железнодорожного транспорта нашло отражение в исследованиях Н. И. Богомазова, И. А. Еремина, С. Б. Жихарева, А. С. Сенина [Богомазов, 2021; Еремин, 2021; Жихарев, 2023; Сенин, 2009]. Однако предпринимавшиеся в 1914—начале 1917 годов государством полицейские меры обеспечения стабильности работы железных дорог и надзора за соблюдением в их пределах экспортных запретов и ограничений не получили достаточного освещения.

Источниковой базой исследования являются отложившиеся в фондах Государственного архива Российской Федерации делопроизводственные документы жандармских железнодорожных полицейских управлений и отделений. Кроме того, для отражения мер государственной политики в области безопасности железнодорожного транспорта и выполнения грузоперевозчиками санкционных ограничений, наложенных на экспорт, использованы дела Архива внешней политики Российской империи, Российского государственного исторического архива, Российского государственного военно-исторического архива и Центрального государственного архива города Москвы.

Методологической основой исследования является комплекс фундаментальных принципов: объективности, историзма, всесторонности. Автор опирался на аппарат общенаучных методов анализа, синтеза, индукции, конкретизации. Посредством применения специально-исторических методов исследования раскрыты особенности наблюдения за законностью грузоперевозок. Историко-системный метод позволил осмыслить служебную деятельность жандармской железнодорожной полиции как целостный комплекс взаимосвязанных мероприятий; историко-генетический — описать основные направления надзора: полицейское обеспечение соблюдения грузоперевозчиками запретов на вывоз отдельных наименований товаров и надзор за очередностью движения железнодорожных грузов с учетом установленных приоритетов.

### **3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion**

#### **3.1. Полицейское сопровождение железнодорожных перевозок Госбанка накануне Первой мировой войны**

Признаки приближения грядущей войны выполнявшие на железных дорогах функции общей и политической полиции жандармы распознали задолго до ее начала. В конце декабря 1912 года перед жандармскими полицейскими управлениями железных дорог секретным распоряжением была поставлена задача обеспечить безопасность многочисленных составов, направлявшихся из Варшавы, Либавы, Лодзи, Виндавы, Винницы, Ревеля, Ковно и других крупных западных городов России. Вглубь империи поезда вывозили ценности Государственного Банка на миллионы рублей [ГАРФ, ф. 75, оп. 1, д. 216, л. 49—50]. Захват противником огромных финансовых ресурсов, хранившихся в денежных знаках и ценных металлах, мог обернуться катастрофой. Интенсивность таких перевозок оставалась высокой и в 1913 году, о чем свидетельствуют, например, множественные запросы Госбанка в адрес Санкт-Петербургского жандармского полицейского управления железных дорог о необходимости направления нарядов для охраны золота, транспортировавшегося в вагонах до Нижнего Новгорода [ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 140, л. 1—1 об., 18—18 об., 24—24 об., 30—30 об., 37—37 об., 42—42 об., 50—50 об., 55—55 об., 60—60 об., 65—65 об., 70—70 об.]. Железнодорожной жандармерией к этому времени уже был накоплен богатый опыт сопровождения грузов. Впоследствии в военное время вовлеченность транспортной полиции в обеспечение грузоперевозок возросла еще более сильно и вышла далеко за рамки охраны в пути и в местах хранения.

#### **3.2. Экспортные ограничения и запреты в период борьбы Российской империи с Центральными державами**

Важнейшим инструментом защиты государственных интересов в период Первой мировой войны стало введение запретов на вывоз из Российской империи стратегически значимого сырья и готовых изделий. Коммерческая выгода от внешнеэкономической деятельности была оттеснена на второй план приоритетом сохранения в империи нужных для армии и флота ресурсов. Кроме того, было недопустимо, чтобы их конечными потребителями стали государства Тройственного союза. Первый нормативный акт, принятый для реализации политики ограничения экспорта, был издан 29 июля 1914 года; он запрещал вывоз лошадей. В дальнейшем такое решение распространилось на чрезвычайно широкий перечень наименований: хлеб, мясо, рыба, консервы, нефть и продукты ее переработки, уголь, железная руда и мн. др. Такие меры координировались союзниками по Антанте для выработки общей политики в целях закрытия каналов поставок в Центральные державы

товаров, необходимых для обеспечения армии и флота. Например, 4 и 19 ноября 1914 года посольство Великобритании в Петрограде направило в адрес российского министерства иностранных дел «aide memoire» — вид дипломатической ноты с изложением развития какого-либо вопроса в прошлом. Эти «памятные записки» содержали изложение убежденности британского министра иностранных дел Эдуарда Грея относительно скорейшего устранения возможностей для Германии завозить добытую в Российской империи и Индии необходимую военной промышленности марганцевую руду [АВ-ПРИ, ф. 158, оп. 450, д. 34. л. 2—2 об., 4].

Для обобщения всех экспортных ограничений 3 мая 1915 года были утверждены «Списки товаров, запрещенных к вывозу из России за границу по обстоятельствам военного времени». Впоследствии они постоянно дополнялись [Федякин, 2023, с. 19]. Предельной аккуратности требовала торговля с нейтральными государствами, откуда ресурсы и изделия могли попасть к противнику. В структуре российского министерства торговли и промышленности был учрежден комитет по ограничению снабжения и торговли неприятеля. На заседании этого комитета 14 июня 1916 года в качестве меры предотвращения преодоления Центральными державами введенных ограничений с помощью посредничества нейтральных государств обсуждалось контингентирование — определение объемов экспорта товаров в не вовлеченные в мировой конфликт страны, исходя из их довоенных потребностей [АВПРИ, ф. 158, оп. 450, д. 701, л. 2—2 об.].

Для надзора за соблюдением принятых экспортных запретов и ограничений требовалось усилить контроль железнодорожных грузоперевозок.

Только в предвоенный 1913 год по железным дорогам России было перевезено 15 610 млн пудов грузов, из них: 15,8 % — хлеб, 9,2 % — лес, 6,1 % — дрова и торф, 21,7 % — уголь, 3,4 % — нефть, 10,6 % — руда и металл, 9,8 % — стройматериалы [Павленко и др., 2019]. Значимость «чугунки» для вывоза сырья, продовольствия и продукции промышленности определила вовлечение жандармской железнодорожной полиции в обеспечение выполнения санкционных решений правительства.

### **3.3. Жандармский контроль железнодорожных грузоперевозок на приграничных станциях**

Делопроизводственная документация ЖПУЖД раскрывает принимавшиеся меры контроля за недопущением вывоза по железным дорогам отдельных категорий товаров.

Особое внимание уделялось важным для армии и флота грузам, прибывавшим на приграничные территории империи, в частности на железнодорожные станции Великого княжества Финляндского. Такое положение вещей объяснялось тем, что из Финляндии грузы могли быть вывезены

в Швецию. Вектор внешнеполитического курса Стокгольма в Первую мировую войну был направлен на извлечение выгод от нейтрального статуса. Лавирование Стокгольма между Антантой и Тройственным союзом легло в основу допущения того, что из Швеции необходимые для армий противников ресурсы и изделия могли быть вывезены в Германию и Австро-Венгрию [Европа и Россия ..., 2014, с. 474—475]. Так, например, 25 ноября 1914 года ЖПУЖД Финляндских железных дорог направило на пограничные пункты Раумо, Мянтьюлусто и Торнео уведомление относительно запрета на вывоз за границу лыж, потребность в которых должна была обостриться у вражеских армий с течением осенне-зимнего периода [ГАРФ, ф. 495, оп. 6, д. 2, л. 11].

Жандармами осуществлялся сбор сведений о намерениях грузополучателей. 30 декабря 1916 года унтер-офицером станции Або (современное наименование финского города — Турку) была получена копия накладной № 451, согласно которой из Петрограда на подчиненный ему по полицейской части пункт железной дороги был доставлен груз — 831 кг медных труб. На обороте этого сопроводительного документа начальником Абосского отделения ЖПУЖД Великого княжества Финляндского было написано указание: «Дознайся и донеси» [ГАРФ, ф. 495, оп. 2, д. 2, л. 4—4 об.].

Сведения, поступавшие со станций железных дорог Финляндии, аккумулировались жандармскими отделениями и поступали в ЖПУЖД в виде ведомостей, где отражалась информация о наименованиях грузов (медь, руда и прочее), о станциях назначения и отправления, номерах накладных, весе грузов в пудах и фунтах. В графе «кем получено и для какой надобности» отмечались имена грузополучателей и их намерения относительно использования ожидавшихся ими материальных ценностей. Так, в ведомости об отправленной и полученной меди в районе Абосского отделения с 8 по 31 января 1917 года значилось 22 записи. Вся медь предназначалась трем лицам: «Вуплану — для выделки снарядов и ремонта военных судов», «Линдквисту — для оборудования земледельческих машин» и «Крейтону — для ремонта судов» [ГАРФ, ф. 495, оп. 2, д. 2, л. 38—38 об.]. Проверка целей поставки груза и благонадежности его получателя была направлена на исключение возможности его транспортировки за пределы империи.

В контексте изучения проблематики нарушений запретов на вывоз из Российской империи сырья и изделий интерес представляет секретное отношение начальника ЖПУЖД Финляндских железных дорог генерал-майора Ю. Э. Фрейберга, направленное им в адрес канцелярии генерал-губернатора Великого княжества Финляндского 11 июля 1915 года Ф.-А. А. Зейна.

В документе начальник жандармского железнодорожного управления выражает свое отношение к сведениям Главного управления Генерального штаба относительно большого количества муки, произведенной в России,

которая через Швецию была доставлена в немецкий Гамбург, отмечая, что «безусловно верит» в их полную действительность. Вместе с тем жандармский генерал настаивал на том, что «мука была выведена через Швецию не негласно, а вполне открыто». Вывод был сделан им на основании ряда статей в прессе, посвященных нападениям германских кораблей на следовавшие с севера на юг шведские торговые суда с мукой. Русское происхождение муки не ставилось Ю. Э. Фрейбергом под сомнение вследствие того, что в течение зимы и весны 1915 года Швеция испытывала ее острый дефицит, а по всему вероятно, что она перемещала на этих пароходах ту муку, которой столь щедро ее снабжала Россия. Не выдвигая обвинений ввиду отсутствия прямых доказательств того, что шведы имели умысел передавать продовольствие германцам, начальник ЖПУЖД Финляндии сообщал генерал-губернатору о том, что нейтральные соседи по меньшей мере создавали условия для того, чтобы мука оказалась в руках противника: «Подобные отправления шведским правительством муки, именно морем, меня всегда поражали, так как сильно развитая сеть железных дорог, казалось, давала Швеции полную возможность отправлять муку, полученную из России, не морским путем, а по железным дорогам, особенно же ввиду особой ценности в данное время вследствие полного недостатка.». Такие странности в организации грузоперевозок нейтральной Швецией Ю. Э. Фрейберг воспринимал как причину для ужесточения учета запрещенных к вывозу наименований, в частности, меди и алюминия, по аналогии с установленным порядком регистрации перемещений оружия, пороха и динамита. Свои опасения он подтверждал уже вскрытыми к моменту подготовки отношения фактами содействия искавшими наживы злонамеренными лицами в получении германской армией необходимых ресурсов из России. Так, перед отступлением в 1915 году из Либавы было обнаружено значительно количество меди, заготовленной германской агентурой. В июле этого же года на фабрике по производству непромокаемой ткани в Митава также был выявлен схрон этого металла, в Киеве у двух евреев найдено 350 пудов медного лома, рассортированного в укупоренные подготовленные к отправке бочки [ГАРФ, ф. 495, оп. 4, д. 2, л. 46—47].

#### **3.4. Вопросы исключений в экспортных запретах и реквизиции грузов в деятельности железнодорожной жандармерии**

Об исключениях в запретах на экспорт товаров за границу правительство уведомляло железнодорожную жандармерию для снятия полицейского барьера на пути груза. В октябре 1914 года влиятельное «Товарищество нефтяного производства братьев Нобель» исходатайствовало для себя разрешение на вывоз до 130 тысяч пудов машинного масла в Швецию и Норвегию. Стокгольм и Осло дали гарантии того, что предназначенные для



них соответственно 12 и 2 тысячи бочек не попадут в неприятельские для Российской империи страны. Решение было оформлено постановлением Совета министров от 17 октября, которым также на министерство финансов был возложен контроль над исполнением гарантий. В свою очередь министерство финансов обратилось в МВД с просьбой обеспечить на станции Раумо полицейский контроль объема подлежавшего вывозу машинного масла, произведенного предприятием братьев Нобель, с тем чтобы он не превысил указанные 130 тысяч пудов. Также железнодорожным жандармам было предписано проверить, чтобы из России в бочках было вывезено именно машинное масло, для чего им были сообщены пределы значений плотности вещества, а прозрачность предлагалось определить «на глаз» [ГАРФ, ф. 495, оп. 6, д. 2, л. 12—12 об.].

Вопросы реквизиции грузов, включенных в «Списки товаров, запрещенных к вывозу», находились в совместном ведении таможенников и железнодорожных жандармов. Начальникам таможен надлежало уведомлять транспортных полицейских о движении грузов на вверенном пункте. Арест налагался не только на вывозившиеся грузы, но и на импортируемое сырье и товары в случае их наличия в «Списках». Особый акцент делался на отслеживании прибытия металлов: свинца, сурьмы в порошке или плитках, цинка, магния [ГАРФ, ф. 495, оп. 9, д. 1, л. 9]. Вместе с тем металлы, выписанные из-за границы по заказам управлений казенных и частных железных дорог, реквизиции для потребностей военного ведомства не подлежали. Грузы такого рода пропускались жандармами вглубь страны без принятого в таких случаях уведомления Главного артиллерийского управления [ГАРФ, ф. 495, оп. 6, д. 2, л. 16].

### **3.5. Противодействие незаконным манипуляциям с порядком следования грузов жандармской железнодорожной полицией**

Нагрузка на железнодорожную инфраструктуру в военное время значительно увеличилась. Нарушалась стройная система перевозок. Обострялась необходимость обеспечения приоритета следования грузов для армии и флота. Ситуация на стальных магистралях развивалась столь сложно, что в отдельных случаях ответственные военные чины вынужденно докладывали своему руководству, что ввиду интенсивного движения обеспечить приоритет даже для проезда санитарных составов не представлялось возможным [РГВИА, ф. 13221, оп. 1, д. 16, л. 6]. Спешка в организации работы и плотность следования поездов становились причиной крушений, которые, в свою очередь, ограничивали или вовсе делали невозможным движение на отдельных участках [РГВИА, ф. 13221, оп. 1, д. 7, ч. 1, л. 218—218 об.]. Полицейская служебная переписка содержит сведения о том, что в 1917 году, когда проблема уничтожения товаров в процессе транспортировки по сталь-

ным магистралям чрезвычайно обострилась, жандармские отделения направляли унтер-офицеров для участия в составлении актов «о погибших и поврежденных товарах взрывом и пожаром» [ЦГА г. Москвы, ф. 1286, оп. 1, д. 2, л. 221]. Такая мера требовалась в том числе для предотвращения хищений грузов, которые могли списать как уничтоженные.

Дефицит жизненно необходимых населению товаров открывал возможности незаконного заработка для спекулянтов. Они, вступая в сговор с железнодорожными служащими, для извлечения своей выгоды влияли на движение грузов по железной дороге, ускоряя или замедляя его. В этих условиях, наряду с надзором за исполнением ограничений экспорта, важной функцией железнодорожной жандармерии являлся контроль соблюдения очередности следования составов и недопущение незаконных манипуляций с порядком отправления грузов.

На железной дороге жандармам встречались настоящие авантюристы, без стеснений заявлявшие о наличии у них знакомств среди представителей правящей элиты и в высшем звене государственной охранительной системы. В июне 1915 года из Швеции в Россию прибыл бакинский купец Дмитрий Захарьенко. После пересечения границы указанный делец обратился к железнодорожным жандармам с просьбой оказать ему содействие в скорейшем отправлении вглубь страны его грузов. Свою просьбу Д. Захарьенко подкрепил заявлением о том, что обращаться об оказании помощи к транспортной полиции его уполномочил командир Отдельного корпуса жандармов В. Ф. Джунковский, при этом купец «старался особенно подчеркнуть свои близкие отношения к Его Превосходительству». После разъяснений с жандармами купец продолжил свой путь, а о его появлении было доложено начальнику Финляндского ЖПУЖД полковнику А. М. Еремину. Жандармский офицер перепроверил предоставленные сведения. На его запрос штаб корпуса ответил сообщением о том, что В. Ф. Джунковский не только не давал полномочий Дмитрию Захарьенко требовать приоритета в порядке следования грузов, но и вовсе с бакинским купцом не был знаком. 29 июня начальники отделений Финляндского ЖПУЖД получили секретное циркулярное распоряжение за подписью А. М. Еремина о задержании Д. Захарьенко [ГАРФ, ф. 495, оп. 4, д. 2, л. 55—55 об.]. Замысел дельца был прост: для того чтобы опровергнуть его знакомство с командиром ОКЖ, финляндскому жандармскому управлению необходимо было обратиться к вышестоящему начальству с вопросом, который будто бы касался частных дел самого В. Ф. Джунковского. Полковник А. М. Еремин вполне мог рассудить, что исполнительность в данном случае могла быть расценена как излишнее любопытство с вытекающими из этого негативными последствиями для карьеры.

Снабжение продовольствием, боеприпасами, оружием было жизненно необходимо фронтам. В условиях войны железнодорожные перевозки, осуществлявшиеся для удовлетворения нужд войск, получили приоритетное значение. Надзор над скорейшим отправлением и транспортировкой грузов армии и флота без задержек осуществлялся уполномоченными чинами военного ведомства совместно с железнодорожной жандармерией [ГАРФ, ф. 495, оп. 5, д. 1, л. 207]. 26 января 1916 года для централизации управления железнодорожными перевозками в составе министерства путей сообщения был учрежден временный распорядительный комитет [РГИА, ф. 1276, оп. 20, д. 103, л. 95—95 об.].

С каждым годом войны возможности тыла сокращались, а потребности армии увеличивались, что в конечном счете вылилось в продовольственный кризис зимы 1916—1917 годов. С 1916 года уже половина зерна шла в армию, а накануне Февральской революции практически все товарные излишки хлеба должны были поступить на ее довольствие [Оськин, 2017, с. 138]. Необходимость кормить огромную армию и, как следствие, перераспределение продовольствия в ее пользу особенно остро чувствовались в городах.

Опыт надзора за соблюдением приоритета движения грузов учреждений, созданных для преодоления продовольственного кризиса, был получен железнодорожной жандармерией в последнем десятилетии XIX века во время вызванного сильным неурожаем голода 1891—1892 годов. В этот период на жандармскую железнодорожную полицию была возложена обязанность «настойчиво и неуклонно следить за точным исполнением подлежащими железнодорожными агентами распоряжения Министра путей сообщения» о перевозке по железной дороге вне очереди грузов «Особого комитета по оказанию помощи населению губерний, пострадавших от неурожая», состоявшего под председательством наследника цесаревича Николая Александровича. Станционными унтер-офицерами были заведены специальные тетради для отражения в них сведений о прибытии грузов «Особого комитета», ими осуществлялся надзор за наклеиванием специальных ярлыков на его вагоны, а также скорейшей их отправкой с ближайшими отходившими поездами [ГАРФ, ф. 74, оп. 1, д. 473, л. 1—2].

Прекращение с началом Первой мировой войны импорта и экспорта по Балтийскому и Черному морям привело к кардинальному перераспределению грузопотоков в России, что особенно тяжело сказалось на Северо-Западном регионе, и в частности на Петрограде. Грузы, жизненно важные для столицы, в первую очередь уголь и продовольствие, теперь можно было доставить только по железным дорогам, что стало причиной их чрезвычайной перегрузки [Богомазов, 2021, с. 1157].

С начала 1916 года доставка продовольствия в Петроград по «чугунке» осуществлялась по особым планам, утверждавшимся временным распорядительным комитетом. Для предупреждения злоупотреблений при транспортировке в столицу продуктов питания их отправление вне очереди допускалось исключительно в случае, если груз был адресован на имя петроградского градоначальника, о чем сопровождавшим продовольствие лицам выдавались особые удостоверения. Для отслеживания потоков продовольствия, поступавших в столицу, петроградский градоначальник генерал-майор А. Н. Оболенский отношением № 1005 от 30 января 1916 года обратился к начальнику Московского ЖПУЖД с просьбой организовать передачу информации о прохождении грузов, следовавших в его адрес [ГАРФ, ф. 59, оп. 1, д. 397, л. 50—50 об.]. Станционным унтер-офицерам в случае прибытия такого рода транспортов надлежало телеграфировать начальникам своих отделений о наименовании груза, номерах специальных удостоверений и количестве вагонов, следовавших по каждому удостоверению [ГАРФ, ф. 75, оп. 1, д. 278, л. 1]. Требовалось предупредить возможность использования поддельных удостоверений для перевозки в Петроград грузов вне очереди, а также попытки транспортировки вагонов сверх количества, допустимого по документам, выдававшимся градоначальником.

Проверочные мероприятия проводились железнодорожными жандармами и на ближайших к Москве станциях. В январе 1916 года московский градоначальник Е. К. Климович телеграммой уведомил Московское ЖПУЖД о вовлечении железнодорожных служащих в продовольственные спекуляции. В ходе дознания было установлено, что на станциях Перово и Люберцы выгружались свиные и бараньи туши, мороженое мясо, мука. С указанных железнодорожных пунктов продовольственные товары в Москву завозились гужевым транспортом, минуя процедуру регистрации. Так комиссионеры уходили от обязанности реализовывать свой товар по фиксированным ценам и получали большие прибыли в условиях дефицита продовольствия. В связи с раскрытием спекулятивной схемы начальники отделений Московского ЖПУЖД 27 января 1916 года получили распоряжение принять меры к строгой ежедневной регистрации продовольственных грузов, сообщать об их прибытии в канцелярию градоначальника, а для выявления перевозок гужом — взаимодействовать с чинами общей полиции [ГАРФ, ф. 59, оп. 1, д. 396, л. 47].

Незаконные манипуляции с очередностью грузов в ходе войны приобрели массовый характер. Так, в газете «Новое время» от 2 мая 1915 года была размещена статья «Злоупотребления с отправкой грузов», автор которой раскрыл проблему появления на железных дорогах дельцов, «ухитряющихся какими-то средствами отправлять грузы не только в ближайшую

очередь, но даже и вне очереди» [ГАРФ, ф. 59, оп. 1, д. 493, л. 2]. Очевидно, что участники манипуляций с вагонами осознавали противозаконность своих действий, однако значительность прибылей толкала их к совершению преступлений в военное время. Например, в апреле 1916 года негласным путем были получены сведения о том, что на станции Муром Московско-Казанской железной дороги действовали две организованные группы, первая из которых на злоупотреблениях с грузами заработала 3000 рублей, а вторая — целых 20 000 рублей [ГАРФ, ф. 59, оп. 1, д. 493, л. 9].

Незаконное обогащение являлось не самым опасным из последствий деятельности таких групп, складывавшихся из числа железнодорожных служащих или с их участием. Обострялся дефицит товаров первой необходимости, сырья для промышленности. Начальник Муромского отделения Московского ЖПУЖД 2 февраля 1915 года в циркуляре, направленном станционным унтер-офицерам, сообщал, что в «некоторых местностях Империи вследствие несвоевременной поставки угля фабрики и заводы испытывают недостаток в топливе и поэтому работа их в близком будущем может приостановиться». Такое явление было объяснено вступлением железнодорожных служащих в сговоры с владельцами частных грузов о предоставлении последним права пользоваться товарными вагонами, которые при соблюдении строгой очереди должны были перевозить уголь. Кроме того, имели место факты умышленного направления вагонов с углем не в места назначения в целях содействия росту закупочных цен, а также распродажи части угля в пути следования железнодорожниками. По фактам выявления недостатка угля в порядке статьи 13 Устава российских железных дорог железнодорожными жандармами проводились дознания [ГАРФ, ф. 59, оп. 1, д. 493, л. 3].

Переписка железнодорожных жандармов содержит упоминания о погромах торговцев, заподозренных населением в сокрытии запасов продовольствия, а также в ухищрениях с перевозками. Цены на хлеб и иные продукты питания искусственно взвинчивались тем же образом, что и на уголь: вагоны умышленно направлялись не по месту назначения либо задерживались. Для контроля прибытия и отправления продовольствия с железнодорожных станций жандармам было предписано, как и во время голода 1891—1892 годов, завести специальные тетради, а также осуществлять обходы станционных путей для выявления застоявшихся вагонов [ГАРФ, ф. 59, оп. 1, д. 493, л. 4—4 об.]. С осени 1915 года регистрации в тетрадях стали подлежать не только вагоны с продовольствием, но и военные грузы всех наименований [ГАРФ, ф. 59, оп. 1, д. 493, л. 5—5 об.].

Важно было обеспечить войска не только хлебом, но и фуражом для лошадей. 17 февраля 1915 года Советом министров было утверждено положение, согласно которому командующие армиями получили право по

соглашению с Главным управлением землеустройства и земледелия и губернаторами устанавливать предельные цены на фураж, реквизировать его и запрещать к вывозу. Надзор за соблюдением этих мер в пределах стальных магистралей возлагался на жандармскую железнодорожную полицию [ГАРФ, ф. 59, оп. 1, д. 390, л. 72, 73—73 об.].

Для организации жандармского надзора за порядком отправления грузов на железной дороге разрабатывались подробные инструкции. Примером такого нормативного документа является инструкция, изложенная в секретном приказе по Муромскому отделению Московского ЖПУЖД от 18 ноября 1915 года № 39. Инструкция состояла из четырех разделов: меры наблюдения при отправлении грузов со станций; меры наблюдения, принимаемые по прибытии вагонов с грузами на станции; меры наблюдения, принимаемые при следовании в пути транзитного груза; и меры наблюдения, принимаемые при передаче вагонов. Все обязанности жандармов, предусмотренные документом, были детально регламентированы и заключались в их непосредственном участии в постоянном сборе информации о движении составов через вверенные станции, обеспечении порядка очередности без промедлений с учетом приоритетности отправки военных грузов, а также в выявлении и пресечении злоупотреблений, связанных с удержанием вагонов или наоборот — содействием в продвижении частных грузов за материальное вознаграждение [ГАРФ, ф. 59, оп. 1, д. 493, л. 6—7].

#### 4. Заключение = Conclusions

Жандармская железнодорожная полиция осуществляла надзор за законностью грузоперевозок в годы Первой мировой войны по двум основным направлениям: наблюдение за выполнением запретов на вывоз грузов за границу и обеспечение порядка следования составов и приоритета отправления военных грузов. Жандармерия осуществляла сбор сведений о деятельности железнодорожных служащих, получавших прибыль от незаконных манипуляций с вагонами, пресекала спекуляции продовольствием и топливом.

Развитие обстановки на фронте и обострение кризиса в социально-политической и экономической сферах стали причиной крушения Российской империи в 1917 году, разрушения ее государственного механизма. Жандармская железнодорожная полиция была составной частью этого механизма и в условиях его полного расстройтва не имела возможности обеспечить бесперебойную и эффективную работу железнодорожного транспорта.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

The author declares no conflicts of interests.

### Источники и принятые сокращения

1. АВПРИ — *Архив* внешней политики Российской империи. Ф. 158 (Экономический департамент). Оп. 450. Д. 34, 701.
2. ГАРФ — *Государственный архив* Российской Федерации. Ф. 59 (Московское жандармское полицейское управление железных дорог). Оп. 1. Д. 390, 396, 397, 49 ; Ф. 74 (Московско-Архангельское жандармское полицейское управление железных дорог). Оп. 1. Д. 473 ; Ф. 75 (Московско-Камышинское жандармское полицейское управление железных дорог). Оп. 1. Д. 216, 278 ; Ф. 126 (Петроградское жандармское полицейское управление железных дорог). Оп. 1. Д. 140 ; Ф. 495 (Жандармское полицейское управление Финляндских железных дорог). Оп. 2. Д. 2 ; Оп. 4. Д. 2 ; Оп. 5. Д. 1 ; Оп. 6. Д. 2 ; Оп. 9. Д. 1.
3. ЖПУЖД — *Жандармское* полицейское управление железных дорог.
4. ОКЖ — *Отдельный корпус* жандармов.
5. РГВИА — *Российский* государственный военно-исторический архив. Ф. 13221 (Заведующие передвижением войск по железным дорогам и водным путям Галицийско-го района). Оп. 1. Д. 7. Ч. 1, Д. 16.
6. РГИА — *Российский* государственный исторический архив. Ф. 1276 (Совет министров). Оп. 20. Д. 103.
7. ЦГА г. Москвы — *Центральный* государственный архив города Москвы. Ф. 1286 (Московско-Архангельскоежандармское полицейское управление железных дорог ведомства штаба Отдельного корпуса жандармов, г. Москва). Оп. 1. Д. 2.

### Литература

1. Богомазов Н. И. Первая мировая война и переустройство Петроградского железнодорожного узла. 1914—1918 гг. / Н. И. Богомазов // Вестник архивиста. — 2021. — № 4. — С. 1155—1167. — DOI: 10.28995/2073-0101-2021-4-1155-1167.
2. *Европа и Россия* в огне Первой мировой войны. К 100-летию начала войны / В. Р. Мединский, вступ. слово — (Военная история Российского государства / под ред. В. А. Золотарева). — Москва : ИНЭС, РУБИН, 2014. — 880 с. — ISBN 978-5-93618-211-2.
3. Еремин И. А. Железнодорожный транспорт Западной Сибири в деле обеспечения продовольствием вооруженных сил и населения крупных городов европейской России в годы Первой мировой войны / И. А. Еремин // Вестник Алтайского государственного педагогического университета. — 2021. — № 3 (48). — С. 71—76. — DOI: <https://doi.org/10.37386/2413-4481-2021-3-71-76>.
4. Жихарев С. Б. Кризис железнодорожных перевозок и его влияние на экономическое положение Гродненской губернии в начале Первой мировой войны / С. Б. Жихарев // *Метаморфозы истории*. — 2023. — № 4 (27). — С. 1—19. — DOI: 10.37490/S230861810024390-9.
5. Оськин М. В. Питание солдата в окопах Первой мировой войны / М. В. Оськин // История повседневности. — 2017. — № 3 (5). — С. 127—142.
6. Павленко Д. А. Оценка развития и работы железнодорожного транспорта Российской империи в начале XX в. / Д. А. Павленко, В. П. Махонько, И. Е. Гуров // *Специальная техника и технологии транспорта*. — 2019. — № 2 (40). — С. 171—177.
7. Сенин А. С. Железнодорожное хозяйство России в годы Первой мировой войны : к вопросу о «расстройстве транспорта» / А. С. Сенин // *Труды по руссиеведению: сборник научных трудов*. — 2009. — № 1. — С. 239—261.



8. Федякин В. В. Защищая национальные интересы России : отечественный опыт контрсанкционной политики периода Первой мировой войны / В. В. Федякин // Вестник Российской нации. — 2023. — № 1—2 (89). — С. 9—43.

9. Strachan H. From Cabinet War to Total War : The Perspective of Military Doctrine, 1861—1918 / H. Strachan // Great War, Total War : Combat and mobilization on the Western front, 1914—1918 / edited by Roger Chickering and Stig Foster. — Cambridge : German Historical Institute, Cambridge University press, 2000. — Pp. 19—35.

Статья поступила в редакцию 17.07.2024,  
одобрена после рецензирования 12.09.2024,  
подготовлена к публикации 20.09.2024.

### Material resources

AVPRI — *Archive of the Foreign policy of the Russian Empire. F. 158 (Economic Department). Op. 450. 34, 701.* (In Russ.).

Central State Administration of Moscow — *Central State Archive of the city of Moscow. F. 1286 (Moscow-Arkhangelsk Gendarmerie Police Department of Railways department of the headquarters of the Separate Corps of Gendarmes, Moscow). Op. 1. d. 2.* (In Russ.).

GARF — *State Archive of the Russian Federation. F. 59 (Moscow Gendarmerie Police Department of Railways). Op. 1. D. 390, 396, 397, 49; F. 74 (Moscow-Arkhangelsk Gendarmerie Police Department of Railways). Op. 1. D. 473; F. 75 (Moskovsko-Kamyshinsky Gendarmerie police Department of railways). Op. 1. d. 216, 278; F. 126 (Petrograd Gendarmerie Police Department of Railways). Op. 1. d. 140 ; F. 495 (Gendarmerie Police Department of the Finnish Railways). Op. 2. D. 2 ; Op. 4. D. 2 ; Op. 5. D. 1 ; Op. 6. D. 2 ; Op. 9. D. 1.* (In Russ.).

OKJ — *Is a separate corps of gendarmes.* (In Russ.).

RGIA — *Russian State Historical Archive. F. 1276 (Council of Ministers). Op. 20. d. 103.* (In Russ.).

RGVIA — *Russian State Military Historical Archive. F. 13221 (Heads of the movement of troops on railways and waterways of the Galician region). Op. 1. D. 7. Part 1, D. 16.* (In Russ.).

ZHPZHD — *Gendarmerie Police Department of Railways.* (In Russ.).

### References

Bogomazov, N. I. (2021). The First World War and the reconstruction of the Petrograd railway junction. 1914—1918. *Bulletin of the archivist*, 4: 1155—1167. DOI: 10.28995/2073-0101-2021-4-1155-1167. (In Russ.).

Eremin, I. A. (2021). Railway transport of Western Siberia in the provision of food to the armed forces and the population of large cities of European Russia during the First World War. *Bulletin of the Altai State Pedagogical University*, 3 (48): 71—76. DOI: <https://doi.org/10.37386/2413-4481-2021-3-71-76>. (In Russ.).

Fedyakin, V. V. (2023). Protecting the national interests of Russia: the domestic experience of counter-sanctions policy during the First World War. *Bulletin of the Russian Nation*, 1—2 (89): 9—43. (In Russ.).

Oskin, M. V. (2017). Nutrition of a soldier in the trenches of the First World War. *History of everyday life*, 3 (5): 127—142. (In Russ.).





- Pavlenko, D. A., Makhonko, V. P., Gurov, I. E. (2019). Assessment of the development and operation of railway transport of the Russian Empire at the beginning of the XX century. *Special equipment and technologies of transport*, 2 (40): 171—177. (In Russ.).
- Senin, A. S. (2009). The railway economy of Russia during the First World War: on the issue of the “disorder of transport”. *Proceedings on Russian studies: a collection of scientific papers*, 1: 239—261. (In Russ.).
- Strachan, H. (2000). From Cabinet War to Total War: The Perspective of Military Doctrine, 1861—1918. In: *Great War, Total War: Combat and mobilization on the Western front, 1914—1918*. Cambridge: German Historical Institute, Cambridge University press. 19—35.
- Zhikharev, S. B. (2023). The crisis of railway transportation and its impact on the economic situation of the Grodno province at the beginning of the First World War. *Metamorphoses of history*, 4 (27): 1—19. DOI: 10.37490/S230861810024390-9. (In Russ.).
- Zolotarev, V. A. (ed.). (2014). *Europe and Russia in the fire of the First World War. To the 100th anniversary of the beginning of the war*. Moscow: INES, RUBIN. 880 p. ISBN 978-5-93618-211-2. (In Russ.).

*The article was submitted 17.06.2024;  
approved after reviewing 12.09.2024;  
accepted for publication 20.09.2024.*