



6. Сарапулова Е. Историчний досвід фахової підготовки губернєрів (домашніх наставників і наставниць) у Російській імперії // Педагогіка і психологія. – 2000. – № 3; Чуткий А. Професура Університету Св. Володимира і вища жіноча освіта у Києві (друга половина XIX – початок XX ст.) // Историчний журнал. – 2005. – № 5; Нижник В.В. Жіноче питання на прикладі вищої освіти у громадсько-політичному житті Російської імперії у другій половині XIX ст. // Вісник Академії праці і соціальних відносин Федерації профспілок України. – 2005. – № 5; Добролюбовский А. К истории женского высшего образования в Одессе в XIX – начала XX вв. // Південний захід. Одеська: Історико-краєзнавчий альманах. – Вип. 7. – Одеса, 2009.
7. Кобченко К.А. «Жіночий університет Святої Ольги»: історія Київських вищих жіночих курсів. – К., 2007.
8. Линденмейер А. Добровольные благотворительные общества в эпоху Великих реформ // Великие реформы в России. 1856–1874: Сборник / Под ред. Л. Захаровой, Б.Эклофа, Дж. Бушнелла. – М., 1992.
9. Положение о Высших женских курсах в Москве и речи, произнесенные при открытии курсов 1 ноября 1872 г. профессорами Московского университета. – М., 1872.
10. Держархів м. Києва, ф. 244, оп. 1, ч. 1, спр. 20.
11. Историческая записка и отчет о Киевских высших женских курсах за первое четырехлетие (1878–1882 гг.) – К., 1884.
12. Извлечение из представления министра народного просвещения в Государственный Совет «О выдаче пособия учрежденным в С.-Петербурге высшим женским курсам» // Извлечение из отчета Общества для доставления средств Санкт-Петербуржским высшим женским курсам за 1885–1886 г. – СПб., 1887.
13. Устав общества для доставления средств Высшим женским курсам. – СПб., 1878.
14. Російський державний історичний архів (далі – РДІА), ф. 733, оп. 191, спр. 198.
15. Осокин Н. Высшие женские курсы в Казани // Женское образование. – 1878. – № 6–7.
16. Вишленкова Е.А. Публичная и частная жизнь университетского человека Казани XIX века // Адам и Ева: Альманах гендерной истории / Под ред. Л. Репиной. – М., 2004. – № 7.
17. Первый годичный отчет Высших женских курсов в Москве. – М., 1873.
18. Держархів м. Києва, ф. 244, оп.17, спр. 8.
19. Краткий отчет о движении денежных сумм Общества для доставления средств высшим женским курсам за 1877/78 – 1878/79 гг. – Б. м., б. г.
20. Годовой отчет о деятельности «Общества для доставления средств высшим женским курсам» // Женское образование. – 1890. – № 4.
21. Держархів м. Києва, ф. 244, оп.17, спр. 5а.
22. Центральный державный историчний архів України в м. Києві (далі – ЦДІАК України), ф. 442, оп. 828, спр. 146.
23. Інститут рукопису Національної бібліотеки України ім. В. Вернадського (далі – ІР НБУВ), ф. 46, № 409.
24. РДІА, ф. 1282, оп. 2, спр. 1869.
25. Общество для доставления средств высшим женским курсам: Отчет за 1881–82 г. – СПб., 1883.
26. ІР НБУВ, ф. 46, № 589.
27. Годичное общее собрание «Общества для доставления средств высшим женским курсам» // Женское образование. – 1886. – № 1.
28. ІР НБУВ, ф. 46, № 590.
29. ІР НБУВ, ф. 46, № 593.
30. ЦДІАК України, ф. 707, оп. 151, спр. 30.

Drach O.O. The forms of public support for female higher education in the Russian Empire (the second half of the 19th century). The role of the public in the development of female higher education courses in the Russian Empire in the second half of the 19th century is researched. The attention is paid to the elucidation of the basic forms and methods of public assistance for women's educational institutions.

Key words: female higher education courses, public, forms of assistance

С. І. Вергун

ТРАНСПОРТНА ЖАНДАРМЕРІЯ ДОБИ «ВЕЛИКИХ РЕФОРМ» 1860–70-х рр. У РОСІЙСЬКІЙ ІМПЕРІЇ

У статті розкрито основні етапи діяльності та розширення функцій транспортної жандармерії, як окремого поліційно-військового інституту у період реформ Олександра II.

Ключові слова: реформи, транспортна жандармерія, жандарм, реорганізація

Доба «Великих реформ» 1860–70-х рр. зумовила модернізацію всіх сфер життя самодержавної Росії. За оцінкою О. Бойка, наздоганяюча модернізація вирізнялася такими характерними рисами: поява нових прогресивних явищ і процесів, не завдяки еволюції «знизу» – а силовій модернізації – «революції згори»; вибіркові, а не системні запозичення та використання світових досягнень у галузі техніки, технології та організації виробництва; пріоритетність окремих галузей, що в перспективі вело до деформацій структури економіки; збереження на тривалий час багатокладності, паралельне існування нового, набираючого силу укладу, та попередніх укладів, що не досягли піку свого розвитку та повністю не вичерпали своїх можливостей; порушення однорідності економічного простору, ускладнення соціальних і політичних проблем, наростання соціальної напруги в суспільстві [1, 250–251].

Селянська, судова, земська та міська реформи вимагали змін у діяльності правоохоронних органів. Саме нововведення судової реформи (1864 р.) вимагало, поряд з реформуванням поліції, зміни системи жандармських інститутів правоохоронної сфери. Адже, як відзначає М. Єрошкін, «стара дореформенна мережа місцевих жандармських інституцій, об'єднаних у великі відомчі округи, у 1860-ті рр. виявила свою малоефективність та нераціональність» [2, 37]. Одним із перших нормативно-правових актів, з якого почалося реформування жандармських органів доби «Великих реформ», стало «Положення про Третій округ Корпусу жандармів» (від 16 лютого 1864 р.), в якому, на думку радянського історика В. Шелкопляса, «різко вирізнялася тенденція до централізації жандармерії, збільшення її кількісного складу» [2, 37].

Широке розгортання залізничного будівництва, реформування Корпусу жандармів та необхідність підвищення ефективності діяльності ПУЗ зумовило затвердження імператором Олександром II 27 липня 1861 р. «Положення про поліційні управління на Санкт-Петербурзько-Варшавській і Московсько-Нижегородській залізницях» [3, 122]. Згідно з ним, всі жандармські ескадрони та окремі залізничні команди реорганізувалися у поліційні управління залізниць: «Для поліційного нагляду за залізницями створювалися особливі для кожної залізничниці поліційні управління, до складу яких входили чини Корпусу жандармів» [4, 26]. По суті це був перший нормативно-правовий акт, що безпосередньо визначав статус інституцій транспортної жандармерії – поліційних управлінь залізниць, які ще не були окремим підрозділом правоохоронної системи, а підпорядковувалися цивільним чиновникам – інспекторам відповідних залізниць [5, 27].

У січні 1867 р. міністр внутрішніх справ П. Шувалов представив імператору доповідну з пропозиціями докорінної реорганізації Корпусу жандармів, зумовленої появою у суспільстві «нових умствованих і повітрій», що вимагало «від жандармського відомства діяти у відповідності до викликів часу» [6, 74]. Тоді ж



П. Шувалов підпорядкував Штабу Корпусу жандармів усі управління, тому ПУЗ були вилучені з-під влади цивільного відомства та підпорядковані жандармському відомству Російської імперії. Такі дії міністра фактично завершили процес створення централізованої системи жандармських органів [5, 27].

Наступним кроком, спрямованим на вдосконалення діяльності жандармських поліцейних управлінь, стало затвердження 16 березня 1867 р. «Порядку запровадження жандармського нагляду на будівництвах залізниць», яким передбачалося, що жандармське поліцейне управління залізниць має бути створене на ділянці у 2000 верст, яка у свою чергу поділятиметься на 10 ділянок (200 верст кожна), і контроль над якими мали забезпечувати жандармські поліцейні відділення відповідного управління. Формувався також кадровий склад ЖПУЗ, який складався з начальника жандармського поліцейного управління залізниць, старших офіцерів ділянок (один на кожні 200 верст), унтер-офіцерів (на кожну станцію по два, а в столицях губерній – три) [7].

Реорганізація діяльності жандармерії, яка проводилася з літа 1866 р., завершилася прийняттям, затвердженого імператором Олександром II, «Положення про Корпус жандармів» (9 вересня 1867 р.), яке законодавчо закріпило штатно-організаційні зміни жандармського відомства. Згідно цього нормативно-правового акту, «корпус складався з Головного управління та управлінь Кавказького, Варшавського та Сибірського округів, 56 губернських управлінь, 50 повітових управлінь Північно-Західного краю, агентурного складу, Петербурзького та Московського дивізіонів, 13 кінних команд та жандармських поліцейних управлінь залізниць». Так, наприклад, жандармське поліцейне управління Києво – Одеської залізниці нараховувало 5 начальників відділень і 110 унтер-офіцерів. За «Положенням» жандарми здобули новий правовий статус – поліцейної інституції, що мала виконувати «наблюдательные обязанности», які визначалися окремими підзаконними актами. Крім цього, зазначалося, що жандармські підрозділи можуть бути залучені до відновлення правопорядку лише на прохання місцевої адміністрації, коли місцева поліція була безсила самостійно протидіяти масовим заворушенням і зверталася до них за допомогою. Слідчі ж функції жандармам дозволялось виконувати у виняткових ситуаціях: лише за відсутності представників поліції на місці скоєння злочину. 1869 р. почалося істотне поліпшення не тільки кількісного, а й якісного кадрового забезпечення штатів жандармських поліцейських управлінь залізниць. До штату управління увійшли: начальник, ад'ютант, начальники відділень та унтер-офіцери, кількість яких становила від 120 до 300 осіб [8, 79].

Отже, протягом 1866–1869 рр. відбувалася подальша реорганізація діяльності Корпусу жандармів, зумовлена «великими реформами», яка мала своїм наслідком передачу жандармських поліцейних управлінь залізниць з підпорядкування міністерства шляхів сполучень – у відання Шефу жандармів, ставши заходом, спрямованим на подальшу централізацію системи управління поліцейними підрозділами й удосконалення механізму управління жандармськими поліцейними управліннями, які з окремого підрозділу цивільного міністерства перетворювалися на загальноімперський інститут правоохоронної системи.

У квітні 1871 р. П. Шувалов звернувся до міністра юстиції К. Палена, з пропозицією вироблення «нових правил для співпраці», які б сприяли об'єднанню зусиль імперських інститутів влади у боротьбі з наростаючою діяльністю радикальної опозиції [9, 121]. Нас-

лідком цього стало створення міжвідомчої комісії, яка розробила проект «Правил про порядок дії підлеглих Корпусу жандармів при розслідуванні злочинів», який, хоча і суперечив «Статуту Кримінального Судочинства» (1864 р.), але передбачав необхідність забезпечити сприяння жандармів судовим органам у виявленні злочинів та регламентував їхні дії під час досудового дізнання при розслідуванні державних злочинів [5, 64–65]. Отже, відтепер процедуру попереднього слідства при розслідуванні політичних злочинів здійснювали винятково жандарми, за поданням прокуратури [5, 47].

19 травня 1871 р. іменним Імператорським указом «Правила» було затверджено і вони набули юридичної сили закону. Нормативний зміст затвердженого акту регламентував такі сфери у діяльності Корпусу жандармів, як порядок дій чинів додаткового штату ГЖУ та повітових жандармських управлінь, чинів ЖПУЗ та процедуру дізнання у справах державних злочинів [10, 91]. Нововведеннями «закону 1871 року» стали також, закріплені за жандармами: 1) функції поліції; 2) повноваження в обов'язковому порядку проводити попереднє слідство за розслідування політичних злочинів; 3) право затримувати осіб, які підпали під підозру (як «політичних, так і цивільних»); 4) право досудового розслідування у справах неpolітичного характеру, за дорученням прокурора. Отже, головним нововведенням цього акту була передача із компетенції слідчого суду повноваження здійснювати попереднє слідство жандармам, в тому числі у «справах політичних» [11, 235]. Закон зобов'язував також жандармів проводити процедуру попереднього слідства. Враховувались і вимоги судової реформи (1864 р.) щодо збереження за прокурором повноважень контролю за діями жандармів зі збирання доказів у ході попереднього слідства.

«Правила» 1871 р. мали важливе значення й у функціонуванні жандармських поліцейних управлінь залізниць. Так, їхні норми визначали, що жандарми ЖПУЗ, на ввірених їм ділянках, за розслідування злочинів та інших протиправних дій, мали виконувати повноваження загальної поліції. При цьому жандарми ЖПУЗ мають в обов'язковому порядку інформувати органи прокуратури та судового слідчого про всі порушення; до прибуття судового слідчого на місце злочину повинні виконати всі дії попереднього слідства, розпочавши процедуру або самостійно, або за поданням прокурора» [8, 24]. Таким чином, ЖПУЗ, на рівні з військовослужбовцями Корпусу жандармів, були юридично наділені в ряді випадків повноваженнями загальної поліції, що значно розширило їхні повноваження та компетенцію.

Реалізація норм «Положення» (1867 р.) та проведення воєнної реформи (1874 р.), що передбачало скасування станового принципу набору до поліції та запровадження вільнонайманого принципу комплектування, зумовило кадрові та реорганізаційні зміни й ЖПУЗ. Перша реорганізація останніх відбулася 1873 р., внаслідок утворення 8 нових ЖПУЗ, які контролювали рівну протяжність залізничних шляхів сполучень. Райони ЖПУЗ утворювались у межах, сполучених між собою, однієї або декількох залізниць, із розрахунку, щоб, контрольована управлінням, територія не перевищувала 2000 верст [8, 2]. У 1880 р. кадровий склад ЖПУЗ нараховував 126 офіцерів, 2432 молодших офіцери та рядових, а на 1 січня 1895 р., відповідно, 217 і 4170 [2, 1090].

З 1875 р. Корпус жандармів почали називати Окремим корпусом жандармів (ОКЖ), з відповідними змінами найменувань Штабу корпусу та посад начальника та його помічника [13]. Набуття нового статусу вищим поліцейним відомством розширювало повноваження



ЖПУЗ. Так, у відповідності до циркуляру № 52 від 5 грудня 1875 р. Штабу Окремого корпусу жандармів, офіцери залізничної жандармерії, в разі необхідності проведення додаткових слідчих дій поза межами району залізниці, зобов'язані були передавати матеріали попереднього слідства начальникам ЖПУЗ [8, 23].

Новий етап у діяльності ЖПУЗ припав на кінець 1870-х рр. і був спричинений загостренням внутрішньополітичної кризи у Російській імперії. Це було викликано складним становищем у сільському господарстві, розладною фінансовою системою, витратами у ході російсько-турецької війни 1877–1878 рр., наростанням політичного терору з боку революціонерів-радикалів. Наслідком таких подій стало прийняття царським урядом ряду законів, спрямованих на посилення боротьби з наростаючою терористичною діяльністю революціонерів, що значною мірою змінило роль і становище Окремого корпусу жандармів та його складової структурної частини – ЖПУЗ [10, 93].

Шукаючи ефективних методів боротьби з терористами, в липні 1878 р. імператор Олександр II скликав Особливу нараду, у складі міністра юстиції, товариша міністра внутрішніх справ і начальника III-го Відділення генерала М. Мезенцева. За її рішенням, жандармам III-го Відділення дозволялось заарештовувати всіх, хто викликав підозру, а за наявності достатньої кількості доказів щодо антидержавної діяльності, повідомивши про це міністра юстиції, – здійснювати арешт та відправляти на заслання [10, 88].

1 вересня 1878 р. прийняті «Высочайше утвержденные Правила», тимчасового характеру, що містили положення про необхідні заходи для забезпечення суспільного спокою та безпеки. 20 вересня 1878 р. Штабом Окремого Корпусу виданий циркуляр № 120, за яким, «Правила» було направлено до ЖПУЗ та ГЖУ. За цим нормативно-правовим актом, жандармам ЖПУЗ надавалося «право арешту осіб, які підпадали під підозру у вчиненні антидержавних дій», а також «осіб, які можуть бути притягнуті до відповідальності, за участь у масових заворушеннях чи виступах політичного характеру». При цьому, жандарми мали право не лише заарештовувати, але й «самочинно, без санкції прокурора, застосовувати адміністративні покарання (зокрема висилку на заслання)». Зазначалося, що «рішення про адміністративне заслання приймається при згоді шефа жандармів та міністра внутрішніх справ». Такі норми, порівняно з «Положенням» 1871 р., значно розширювали адміністративні повноваження жандармів, посилюючи їхню роль у боротьбі з радикальною політичною опозицією, що засвідчило поступовий відхід царського уряду від курсу демократизації суспільно-політичного життя, від духу «добрих великих реформ».

25 вересня 1878 р. разом з ГЖУ, ЖПУЗ отримали таємний циркуляр № 137 шефа жандармів, в якому конкретизувалося застосування основних норм тимчасових «Правил», зазначалося, що адміністративні впровадження жандармами залізниць повинні відповідати таким вимогам: «Слідчі дії мають проводитися лише за наявності відповідної постанови, яка обґрунтувала б правомірність дій щодо осіб, які підозрюються у протиправних діяннях; за обшуку затриманої особи та обшуку її помешкання має бути складено відповідний протокол; затримані та свідки особистими підписами засвідчують протокол допиту; затриманим особам мають бути надані для ознайомлення речові докази; затриманий має бути особисто ознайомлений з постановою про арешт, про звільнення, про завершення розгляду справи; постановою щодо завершення розгляду справи має бути обґрунтованою» [5, 51]. Ці «Правила» доповнювалися та-

кож спеціальними інструкціями, які визначали організаційні форми діяльності ЖПУЗ. Так, однією зі спеціальних інструкцій були «Обов'язки жандармської поліції при будівництві залізниці (крім загальних)» [14, 1–2].

Кризовий стан 1879–1881 рр., в якому опинилась імперія (наростання робітничого руху, селянських виступів, терористична активність революційної організації «Народна воля», котра організувала 7 замахів на царя і вчинила його вбивство 1 березня 1881 р.), змусила її уряд шукати шляхи вдосконалення механізму державної безпеки, непорушності засад її самодержавного устрою, ліквідації міжвидомчої конкуренції та суперництва у боротьбі з революційним терором. Як наслідок, на початку 1880-х рр. у системі МВС Російської імперії відбулося об'єднання функцій з охорони державного ладу, порядку управління та підтримки громадського порядку. На думку сучасних істориків, ефективність об'єднання в одному правоохоронному відомстві функцій забезпечення державної безпеки, контррозвідки, охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю було досить неоднозначним заходом самодержавства стосовно реформування вищої поліції, з погляду інтересів збереження недоторканості засад імперської державності [15, 141]. Втім, 1881 р. відбулося остаточне розмежування повноважень ГЖУ та ЖПУЗ у сфері юридичного визначення слідчих повноважень офіцерів останнього за проведення попереднього слідства.

Таким чином, можна стверджувати, що практика розслідування політичних злочинів у системі правоохоронних органів самодержавної Росії йшла шляхом подальшого розширення повноважень губернських жандармських поліцейських управлінь та посилення їхньої ролі за розгляду справ щодо державних злочинів, тоді як транспортна жандармерія за своїми повноваженнями набувала ознак загальної поліції.

1. Бойко О. *Історія України*. – К., 2007.
2. Шелкопяс В. *Полицейская реформа в России в 60-х годах XIX века*. – Минск, 1981.
3. *Путеводитель по Государственному архиву Российской Федерации*. – М., 1994.
4. Мамлеева Д. *Организационно-правовые формы деятельности транспортной полиции России в XIX веке: историко-правовое исследование: Автореф. дисс. ... канд. юр. наук*. – М., 2010.
5. Гончарова Ю. *Жандармские полицейские управления железных дорог: 1867–1917 гг.: Дисс. ... канд. юр. наук*. – М., 2000.
6. Ярмыш А. *Наблюдать неотступно*. – К., 1992.
7. *Центральний державний історичний архів України у Києві (далі – ЦДІАУК)*. – Ф. 278. – Оп. 1. – Спр. 1.
8. *Справочная книжка для нижних чинов Жандармских полицейских управлений железных дорог / Сост. П. Федоров*. – СПб., 1903.
9. Оржеховский И.В. *Из истории внутренней политики самодержавия в 60–70-х гг. XIX в.* – Горький, 1974.
10. Чайковський А., Щербак М. *За законом і над законом*. – К., 1996.
11. Ерошкин Н. *Очерки истории государственных учреждений дореволюционной России*. – М., 1968.
12. *Вестник Министерства путей сообщения*. – 1897. – № 50.
13. ЦДІАУК. – Ф. 309. – Оп. 1. – Спр. 1.
14. Тимофеев Л. *Справочная книжка для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог*. – СПб., 1895.
15. *Министерская система в Российской империи: К 200-летию министерств в России*. – М., 2007.

Vergun S.I. The transport gendarmerie of the «Great Reforms» Age in the 1860–70th. In the article are revealed the main stages of the transport gendarmerie's, as a separate Police-Military Institute, activity and expansion of the functions in the times of the Alexandr II reforms.

Key words: reforms, transport gendarmerie, gendarme, reorganization



I. А. Коляда

ТРАНСПОРТНА ЖАНДАРМЕРІЯ В УМОВАХ ПЕРШОЇ РОСІЙСЬКОЇ ДЕМОКРАТИЧНОЇ РЕВОЛЮЦІЇ 1905–1907 рр.

У статті розкрито основні події, пов'язані з діяльністю Жандармських поліцейських управлінь залізниць в умовах Першої Російської демократичної революції.

Ключові слова: жандарми, жандармські поліцейські управління залізниць, положення

З початком Першої демократичної революції 1905–1907 рр. в українських губерніях Російської імперії виникли нові суспільно-політичні явища та тенденції, які надалі суттєво вплинули на розвиток цих земель. Зокрема мова йде про взаємовплив робітничого, селянського та національно-визвольного рухів, широкомасштабні народні виступи, усвідомлення народними масами ефективності та результативності спільного натиску на самодержавство, посилення настроїв нестабільності та вагань селянства, армії, суттєве розширення, внаслідок проголошення Маніфесту 17 жовтня 1905 р., меж легальної політичної (обіцяні громадянські права та свободи) та культурної (масове видання українських суспільно-політичних періодичних видань, активність українських культурно-освітніх товариств) діяльності, помітне її поживлення й урізноманітнення, активізація процесу масової самоорганізації суспільства (утворення політичних партій, рад, профспілок), поява в опозиційних сил легального офіційного каналу впливу на владу – Думської трибуни. Цей період характеризується також розбудовою транспортної жандармерії, в напрямі посилення її поліційних функцій. Вивчення досвіду її реформування в ході революції становить мету нашого дослідження

Транспортну жандармерію років Першої Російської демократичної революції та її місце у системі органів безпеки Російської імперії частково досліджували такі вчені, як А. Борисов [1], Ю. Гончарова [2], А. Гридчина [3], Б. Григор'єв [4], І. Зимін [5], І. Коляда [6], О. Костильов [7], Л. Тимофєєв [8], Д. Мамлєєва [9], А. Михайлюк [10], А. Сизенко [11], В. Шелкопляс [12], А. Чайковський [13], А. Чуркін [14], О. Ярмиш [15] та ін.

Однією з рушійних сил революційних подій були залізничники, адже на той час залізниця була найважливішим транспортним засобом комунікації в імперії. Припинення нормального функціонування залізниць означало напівпаралізований стан економіки країни. Через січневі події 1905 р. в Петербурзі революційні виступи охопили всі українські губернії імперії і не могли залишити осторонь залізничників. Службовці російських залізниць вимагали: встановити 8-годинний робочий день, переглянути статут пенсійних кас, збільшити заробітну плату службовцям і робітникам, урівняти жінок в правах з чоловіками, покращити медичне обслуговування, скасувати штрафи, залишити на службі тих, хто брав участь у страйках, не переслідуючи їх тощо [3, 12]. У січні 1905 р. страйкували залізничники Харкова, Катеринослава, Александрійська. Лише 25–29 січня 1905 р. у Харкові страйкували понад 3 тис. робітників паровозобудівного заводу [16, 52]. У лютому 1905 р. кількість страйкарів значно зросла: понад 11 страйків відбулися в Харкові, Києві, Крюковому посаді, Александрійську та інших містах. У травні 1905 р. посилювся профспілковий рух. Члени профспілки надавали допомогу безробітним залізничникам у вигляді безпроцентних позик, організовували юридичну допомогу тощо.

В умовах наростання революційних виступів, вигоди професійних спілок залізничників набували політичного характеру. Так, вони взяли активну участь у Всеросійському жовтневому страйку 1905 р., виступивши у багатьох містах українських губерній (Катеринославі, Києві, Одесі, Миколаєві, Полтаві) як організатори загального страйку. Центральне бюро Всеросійської залізничної спілки закликала робітників провести 7 жовтня 1905 р. страйк, висунувши вимоги як економічного, так і політичного характеру. У Наддніпрянській Україні залізничники Полтави, Єлисаветграда, Сімферополя, Катеринослава, Києва, Сум та Миколаєва першими зупинили роботу. 10 жовтня 1905 р. у Харкові почали страйкувати робітники та службовці Курсько-Харківсько-Севастопольської та Харківсько-Миколаївської залізниць [3, 37]. 11 жовтня 1905 р. до Всеросійського страйку приєдналися робітники й службовці Поліських залізниць, що стало причиною припинення руху потягів, і паралізувало рух на Києво–Варшавській лінії. Під час збройного повстання у Москві (грудень 1905 р.), залізничники Козятини, Жмеринки, Проскурова та інших міст також провели загальний політичний страйк [10, 137–145].

За таких обставин, боротьба зі страйковим рухом набула одного із першочергових завдань у діяльності жандармських поліційних управлінь залізниць, яку вони здійснювали спільно із загальною поліцією, охоронними відділеннями, частинами регулярних військ і яка передбачала недопущення організації антиурядових виступів та запобіжні заходи щодо припинення, розпочатих робітниками залізниць, страйків, зокрема посилення пильності сищиків під час нагляду за працівниками залізниць, роз'яснювальної роботи серед унтер-офіцерів стосовно дій в ході страйків на залізницях, забезпечення постійної присутності військовослужбовців транспортної жандармерії на залізничних станціях [1, 57].

Згідно циркуляру № 30 від 8 листопада 1905 р., у районах служби всі жандарми «мали бути ознайомлені з повсякденним життям залізничників та робітників, стежити за появою серед них агітаторів, забезпечувати постійний телеграфний зв'язок з начальниками ГЖУ та чинами загальної поліції, передаючи їм всю зібрану інформацію» [8, 1016]. У разі неможливості запобігання страйку, основні сили жандармів мали бути спрямовані на нормалізацію функціонування залізниць та відновлення руху поїздів, адже охоплення страйком вузлових і кінцевих станцій, депо, поворотних і роз'їзних колій, могло повністю паралізувати рух на залізничній ділянці. З метою недопущення подібних наслідків, передбачалася концентрація на таких об'єктах військовослужбовців, жандармерії та частин регулярних військ.

Розширення функцій транспортної жандармерії в 1905 р. було пов'язане не лише з наростанням страйкового руху робітників, але й зі збільшенням випадків замахів терористів-революціонерів на вищих сановників імперії та осіб імператорської родини: смертельно поранено великого князя Сергія Олександровича (лютий 1905 р.), міністра внутрішніх справ В. Плеве (липень 1905 р.). Тому важливого значення набувала і діяльність транспортної жандармерії, її взаємодія з царським Залізничним полком з організації забезпечення охорони та безпеки руху імператорського потягу, під час поїздок царської родини залізницею. У зв'язку з цим, Міністерство внутрішніх справ 14 серпня 1905 р. затвердило «Інструкцію по охоране імператорских железнодорожных поездов при высочайших путешествиях» (скасована 7 березня 1914 р., після прийняття «Положення о мерах охраны высочайших путешествий по железным дорогам»), що доповнила «Інструкцію