



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 охроне 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



чинам жандармских полицейских управлений железных дорог для охраны поездов чрезвычайной важности и наблюдения за населением, проживающим на земле, отчужденной под железные дороги» (7 квітня 1883 р.). У § 2 нової «Інструкції» зазначалося: «Прийняття заходів з охорони безпеки залізничного шляху, включаючи всі станції та залізничні будівлі у зоні відчуження, надавалися виключно військовослужбовцям ЖПУЗ» [17, 2]. Згідно §§ 5 і 8, визначаючи взаємодію між жандармами, загальною поліцією та регулярними військами, вказувалося, що, в разі погодження дій, необхідно керуватися вказівками чинів транспортної жандармерії, а підрозділи регулярних військ, які охороняли залізничні шляхи, безпосередньо мали виконувати розпорядження жандармів поліційних управлінь залізниць [17, 2–6].

Отже, «Інструкція 1905 р.», повторивши основні положення «Инструкции чинам жандармских полицейских управлений железных дорог для охраны поездов чрезвычайной важности и наблюдения за населением, проживающим на земле, отчужденной под железные дороги» (від 7 квітня 1883 р.), розширила повноваження жандармських поліційних управлінь залізниць і деталізувала порядок їхньої взаємодії з Залізничним полком, загальною поліцією, регулярними військами з охорони царського потягу під час руху залізницею.

За умов зростання кількості збройних повстань, що відбувалися в найбільших адміністративних та економічних центрах імперії (Київ, Харків, Катеринослав), наростання загрози життю та безпеці членам царської родини, 14 грудня 1905 р. Іменним Імператорським указом затверджені «Правила надзвичайної охорони на залізницях» [16, 887], які надавали Міністерству шляхів сполучень право створювати на залізницях, де запроваджено надзвичайний стан, при підрозділах транспортної жандармерії «Особливий комітет з охорони залізниць», підпорядкований генерал-губернатору та очолюваний начальником залізниці, у складі відповідального за рух залізницею та начальника ЖПУЗ. Основними завданнями новоствореного «Особливого комітету» були: попередження страйків і посилення контролю за неухильним виконанням службовцями залізниць своїх обов'язків. Він мав також право видавати обов'язкові для виконання службовцями і робітниками залізниць розпорядження, застосовувати дисциплінарні стягнення та покарання (звільнення з роботи, накладання штрафів до 500 руб., арешт до 3 місяців), забороняти проведення мітингів та зборів, створювати воєнізовані загони, залучати регулярні війська. «Правилами» передбачалося запровадження таких же комітетів і на окремих дільницях залізниці. Для швидкого реагування на події та забезпечення оперативного пересування військових команд, як у межах станцій, так і ліній доріг, «Особливому комітету» дозволялося на великих станціях мати у постійній готовності допоміжний потяг або декілька додаткових вагонів з резервним паровозом [18, 221].

Ще одним із заходів, спрямованим на посилення охоронних функцій ЖПУЗ, стали, затверджені імператором Миколою II, «Правила о призыве войск для содействия гражданским властям» від 7 лютого 1906 р., згідно яких, начальники ЖПУЗ набули повноважень використовувати військові частини регулярної армії у надзвичайних ситуаціях на залізницях [2, 103]. Посилення контролюючих функцій ЖПУЗ виявилось також у виключному праві начальника ЖПУЗ, поряд з адміністрацією залізниці, від 1907 р. надавати особам посвідчення про дозвіл бути допущеними до роботи на залізницях та телеграфних станціях.

Важливою складовою успішного виконання транспортною жандармерією своїх функцій, за умов наростання

революції, було використання потенційних можливостей системи таємної агентури, сформованої ще на початку правління імператора Олександра III і діяльність якої регулювалася рядом нормативно-правових актів («Положение о мерах к охранению государственного порядка и общественного спокойствия» від 14 серпня 1881 р., «Положение о негласном полицейском надзоре» від 1 березня 1882 р., циркуляр Департаменту поліції № 1365 від 9 квітня 1882 р.). 7 серпня 1906 р. Департаментом поліції видано циркуляр, яким начальники залізничних відділень ЖПУЗ, у контрольованих ними районах, зобов'язали мати у підпорядкуванні таємних агентів. На основі цього акту, Департаментом поліції видано ще ряд циркулярів та інструкцію «По организации и ведению внутреннего наблюдения», що регламентували діяльність таємних агентів у системі жандармських поліційних управлінь залізниць. Згідно неї, таємні агенти «мали увійти до складу підпільних революційних організацій, тісно контактуючи з її членами, надавати повну достовірну інформацію про її наміри, заплановані акції та персональний склад» [2, 120].

Цілком слушною є думка О. Ярмаша, що Комітети з охорони залізниць у системі правоохоронних органів Російської імперії, за умов надзвичайного стану та зростання хвилі збройних повстань упродовж 1905–1907 рр., перебрали на себе функції слідчо-судових та адміністративних органів, які, запровадивши на залізницях Російської імперії військово-поліційний режим, забезпечили належні умови безперервного функціонування залізниць, посилюючи роль жандармських поліційних управлінь залізниць, чим посприяли подоланню царським урядом революційної активності [15, 274].

Крім правоохоронних та каральних функцій, система діяльності ЖПУЗ займалася питаннями соціального захисту своїх працівників та їхніх родин. Внаслідок революційних подій, з листопада 1905 – до квітня 1906 рр. були вбиті 288 поліцейських, 383 – поранені, скоєно майже 150 невдалих замахів на життя службовців поліції. За період 1906–1907 рр. загинули біля 4 тис. державних службовців, близько 5 тис. отримали поранення. Відповіддю на це стало створення 1905 р. Комітету з догляду за дітьми службовців, які загинули при виконанні службових обов'язків, що опікувався дітьми нижчого офіцерського складу армії, флоту, поліції, Окремому Корпусу Жандармів і Окремому корпусу прикордонної варти, службовців духовного відомства, пенітенціарної служби, пошти та телеграфу, майстрів та робітників, що загинули в результаті нещасних випадків під час виконання службових обов'язків тощо. Комітет надавав грошову та матеріальну допомогу, турбувався про влаштування дітей до притулків, на навчання до відповідних навчальних закладів, організовував притулки і майстерні.

Таким чином, період діяльності транспортної жандармерії в умовах першої Російської демократичної революції (1905–1907 рр.) ознаменувався подальшим посиленням правоохоронних функцій, розширенням її структурних підрозділів, подальшою правовою регламентацією діяльності ЖПУЗ, удосконаленням механізмів їхньої взаємодії з іншими імперськими правоохоронними органами й інституціями.

1. Борисов А., Детков М., Малыгин А. *Органы и войска МВД России: Краткий исторический очерк.* – М., 1996.
2. Гончарова Ю. *Жандармские полицейские управления железных дорог: 1867–1917 гг.: Дисс. ... канд. юр. наук.* – М., 2000.
3. Гридчина А. *Очерки по истории железнодорожных забастовок в России.* – М., 1906.
4. Григорьев Б., Колоколов Б. *Повседневная жизнь российской*



- ських жандармов. – М., 2007.
5. Зимин И. Царская работа. XIX – начало XX в. Повседневная жизнь Российской императорского двора. – М., 2011.
  6. Коляда І. Жандармські поліцейні управління залізниць в українських губерніях Російської імперії в умовах реформуваль 60-х рр. XX ст. // Науковий вісник Волинського національного університету ім. Лесі Українки. – Луцьк, 2012. – Вип. 11.
  7. Костылев А. Организационно-правовые аспекты работы с кадрами полиции и жандармерии Российской империи, 1880–1917 гг.: Дисс. ... канд. юр. наук. – М., 2000.
  8. Тимофеев, Л. Обязанности жандармской железнодорожной полиции: По жандармско-полицейской части. – СПб., 1912.
  9. Мамлеева Д.И. Организационно-правовые формы деятельности транспортной полиции России в XIX веке: историко-правовое исследование: Автореф. дисс. ... канд. юр. наук. – М., 2010.
  10. Михайлюк А. Рабочее движение на Волыни в 1905 г. // Рабочий класс Украины в общем российском революционно-освободительном движении: Сб. науч. тр. – К., 1988.
  11. Сизенко А. Спецслужбы России и СССР от Приказа тайных дел до наших дней. – Ростов-н/Д., 2010.
  12. Шелкопяс В. Полицейская реформа в России в 60-х годах XIX века. – Минск, 1981.
  13. Чайковский А., Щербак М. За законом і над законом. – К., 1996.
  14. Чуркин С., Линдер И. Спецслужбы России за 1000 лет. – М., 2008.
  15. Ярмиш О.Н. Каральний апарат самодержавства в Україні в кінці XIX – на початку XX ст. – Х., 2001.
  16. Полное собрание законов Российской империи. – Собр. 3-е. – Т. 25. – СПб., 1908. – Отд. 2-е. – № 27043.
  17. Инструкция по охране императорских поездов при высочайших путешествиях. – СПб., 1905.
  18. Ерошкин Н. Очерки истории государственных учреждений дореволюционной России. – М., 1968.

**Kolyada I.A.** The transport gendarmerie during the First Russian democratic revolution in the 1905–1907th. In the article the main events connected with functioning of the railway Gendarmerie Police Authority during the First Russian Democratic Revolution are exposed. **Keywords:** gendarme, gendarmerie police railroad administration, thesis

**О. М. Гайдай**

### **ТОРГОВИЙ ДІМ «І. Г. ХАРИТОНЕНКО З СИНОМ» НА ВСЕСВІТНІЙ ВИСТАВЦІ В ПАРИЖІ 1900 р.**

У статті аналізується значення та діяльність Всесвітньої виставки в Парижі 1900 р. як вияв прогресу в промисловості, зокрема цукрової, та участь у ній Торгового Дому «І. Г. Харитоненко з сином».

**Ключові слова:** Всесвітня виставка, цукрозаводчик, цукрова промисловість, промислова виставка

Актуальність дослідження визначається важливістю вивчення ключових аспектів державної економічної політики і соціокультурного розвитку Росії рубежу XIX – початку XX ст. Поява всесвітніх виставок як майданчик для демонстрації технічних і технологічних змін стала свідченням модернізації та індустріалізації світу. З розвитком капіталізму, особливо після реформ 1860–70-х рр. у Росії, почалися зміни характеру організації, масштабів проведення і спеціалізації виставок. Зросли їх роль і значення. Все частіше організаторами промислових виставок ставали економічні, науково-технічні товариства та спілки, що свідчило про наростання нових тенденцій у соціумі. Російські підприємці активно брали участь у таких заходах та намагалися продемонструвати свої досягнення в різних

галузях науки, техніки, сільському господарстві, залізничному будівництві та цукровій промисловості зокрема. Всесвітні виставки початку XX ст. слугували розвитку міжнародної торгівлі, зміцненню та розширенню економічного співробітництва між державами. Експонування новинок різних галузей науки, техніки і виробництва мало велике пізнавальне значення для багатьох галузей людської діяльності.

Аналіз останніх публікацій із проблеми свідчить про наявність різних напрямів її вивчення. Слід відзначити дослідження, що стосуються архітектури виставкових комплексів Р. Клікса, Ф. Лаусона, О. Савицької, Е. Цайдлера. Історія участі Росії у всесвітніх виставках висвітлена В. Кокоревим, І. Іноземцевою. Серед дослідників, які вивчають історію дорадянського цукрово-рафінадного підприємництва на території України та розглядають окремі моменти зазначеної проблеми, слід назвати В. Олянич, Т. Лазанську, Ю. Белікова. Безпосередній участі Росії на Всесвітній виставці в Парижі 1900 р. присвячено роботи П. Вінокурова, М. Лачаєвої, Н. Овчиннікової, Є. Ракова. Однак дослідженню участі в ній Торгового Дому «І. Г. Харитоненко з сином» приділено недостатньо уваги. Опосередковано цієї теми торкалися Д. Григор'єв та І. Шудрик у контексті дослідження історії цієї родини. Мета цієї статті – проаналізувати участь означеної фірми у Всесвітній виставці 1900 р. та визначити роль виставок як показників досягнень економічного розвитку суспільства.

Всесвітня виставка – це подія історичного масштабу, шанс для кожної країни продемонструвати свої досягнення в найрізноманітніших сферах і можливість покращити торгове, культурне та політичне реноме у світі. Всесвітні виставки – це своєрідний інструмент, яким користуються уряди для діалогу з громадськістю, демонстрації досягнень національної промисловості, використання новітніх технологій

Всесвітня виставка в Парижі розпочала роботу 14 квітня, хоча чимало павільйонів ще не були добудовані й обладнані. Вона тривала до 12 листопада 1900 р. Росія становила виняток: відкриття її відділу відбулося 17 квітня. Завдяки особливим відносинам Франції з Росією, уряд першої виділив для російської експозиції найбільшу площу – 24 тис. кв. м [1]. Символом виставки стала зустріч нового століття. На участь у ній імперія витратила 5226895 руб. (з них уряд асигнував 2226895 руб., а установи і експоненти ще 3 млн. руб.). Комісію з підготовки російського відділу очолював директор Департаменту Торгівлі і Мануфактур В. Ковалевський. Генеральним Комісаром російського відділу призначили кн. В. Тенішева, а головним архітектором – Р. Мельцера [2, 27]. Головний павільйон був збудований у середньовічному російському стилі, з багатьма баштами, шатровими дахами, зубчатими стінами, візерунковими вікнами, що нагадувало московський Кремль. Основна увага в експозиції приділялася етнографії так званих окраїн – Сибіру, Крайньої Півночі, Середньої Азії, Кавказу. Декілька залів і експозиція у Палаці цивільної інженерної справи були присвячені будівництву великого сибірського шляху, російській нафтовій промисловості, компанії гумової мануфактури [3].

На Всесвітній виставці цукрова промисловість Росії розташовувалась у Палаці землеробства та була представлена в павільйонах такими відомими цукровими фірмами як Управління уділів (Тимашівський буряко-цукровий та рафінадний завод), «І. Г. Харитоненко з сином», брати Лазар і Лев Бродські, М. Терещенко, спадкоємці Ф. Терещенка; брати Боткіни (Ново-Таволжанський цукровий завод); акціонерні товариства бурякоцукрових та рафінадних заводів: «Констанція»,