

## РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

**Власенко В. М.** (Суми, Україна), канд. іст. наук;  
**Звагельський В. Б.** (Суми, Україна), канд. філол. наук;  
**Камберова Р.** (Софія, Болгарія), канд. філол. наук;  
**Куліш А. М.** (Суми, Україна), д-р юрид. наук;  
**Нестеренко В. А.** (Суми, Україна), канд. іст. наук;  
**Світайло Н. Д.** (Суми, Україна), канд. філософ. наук;  
**Пашин В. П.** (Курськ, Росія), д-р іст. наук;  
**Петрищева Н. С.** (Курськ, Росія), канд. іст. наук;  
**Рамач Я.** (Новий Сад, Сербія), д-р іст. наук;  
**Хлопова І. Є.** (Курськ, Росія), канд. іст. наук.

Видання рекомендовано до друку рішенням вченої ради юридичного факультету Сумського державного університету (протокол № 9 від 03.04.2014 р.)

**Особистість, суспільство, держава: проблеми минулого і сьогодення** : зб. матер. Міжнар. наук.-практ. конф. : у 2-х част. Ч. 2 : у 2-х томах (Суми – Курськ, 18 квітня 2014 р.) / ред. колегія : В. М. Власенко, В. Б. Звагельський, Р. Камберова та ін. – Суми – Курськ : Сумський державний університет, Південно-Західний державний університет, 2014. – Ч. 2, Т. 1. – 200 с.

До збірника увійшли наукові статті та повідомлення викладачів, студентів, вчених та аспірантів ВНЗ і наукових установ, виголошені в рамках Міжнародної науково-практичної конференції «Особистість, суспільство, держава: проблеми минулого і сьогодення» (Посвідчення УкрІНТЕІ № 861 від 9 грудня 2013 р.), присвячені актуальним питанням суспільно-гуманітарних наук.

**На обкладинці:** Перший у світі монументальний пам'ятник Тарасу Шевченку. Встановлений у жовтні 1918 р. у м. Ромнах на Сумщині. Скульптор І. П. Кавалерідзе.

империалистическими замашками в ХХІ в. нет будущего. Здесь мы не имеем возможности более подробно остановиться на жизни и деятельности И.М.Луценко, поэтому отсылаем к нашим предыдущим публикациям об украинском националисте, а последняя опубликованная наша статья в журнале *«История медицины»* (2014, №1).

---

1. *Зленко Г.Д.* Видатні особистості української історії (Іван Митрофанович Луценко – доктор медицини, гомеопат, державний діяч) /Г.Д.Зленко, О.П.Мошнич // Украинский гомеопатический ежегодник. Труды VI Конгресса. – Одесса, 2003. – С.45-48.

2. *Скоропадский П.* Воспоминания. Конец 1917 – декабрь 1918 / П.Скоропадский. – К.; Филадельфия, 1995. – 493 с. Воспоминания написаны и опубликованы на русском языке, однако изданы с титульным листом на украинском языке: «Скоропадський П. Спогади. Кінець 1917 – грудень 1918».

3. *Вінцовський Т.* Іван Митрофанович Луценко (1863-1919): український націєтворець / Т.Вінцовський, О.Музичко. – Київ, 2013. – 351 с.

4. *Липа Ю.І.* Два роки. Сімнадцятий і вісімнадцятий /Ю.І.Липа // Альманах «Нового часу». («Календар для всіх»). На рік 1938. – Львів, 1937. – С.9-17.

5. *Липа Ю.І.* Наш оптимізм і його підстави / Ю.І.Липа // Чорноморський збірник. – Одеса, 1944. – Кн.4. – С.5-9.

6. Крах германской оккупации на Украине. (По документам оккупантов). – Б.м., 1936. – 207 с.

7. *Гришко Г.* 1917 рік в Одесі. (Спомини з часів визвольних змагань) /Г.Гришко // Розбудова нації. – 1930. – Число 5-6. – С.128-135; Число 7-8. – С.178-187; Число 9-10. – С.237-245; Число 11-12. – С.281-292.

**ВЕРГУН С.І.**

## **ТРАНСПОРТНА ЖАНДАРМЕРІЯ В УМОВАХ БОРОТЬБИ З РЕВОЛЮЦІЙНИМ РУХОМ**

Сьогодні термін *«революція»* запалює серця кожного громадянина України, адже на фоні останніх подій ми вийшли на якісно новий рівень самоідентифікації та самосвідомості. Будь-яка революція має дві сторони учасників: безпосередньо революціонерів, тобто прихильників і правоохоронні структури, які у більшості випадків складають основу антиреволюційного руху.

Інститут транспортної жандармерії був досить важливою структурною ланкою у правоохоронній системі Російської імперії, і мав досить широке коло повноважень. Особливої уваги потребує дослідження діяльності військовослужбовців Київського жандармського поліцейного управління залізниць в контексті антиреволюційної діяльності імперської правоохоронної системи на початку ХХ ст. з можливим застосуванням подібних заходів до сучасних умов.

Історіографію нашого дослідження становлять дослідження: Ю.Гончарової [3], Т.Деревніної [5], Н.Єрошкіна [6], Г.Колпакіді [12], П.Зайончковського [7], О.Ярмиша [13; 14], Д.Мамлеєвої [8], А.Чайковського [10; 11], М.Щербака [11]. У ході вивчення даної проблеми важливе значення мають архівні матеріали Центрального Державного історичного архіву міста Києва, а саме фонди Київського ЖПУЗ та підконтрольних йому відділень [1; 2].

Початок ХХ ст. сколихнув Російську імперію 9-вальною хвилею революційних настроїв суспільства, які переросли у справжній шторм – Першу російську демократичну революцію. Небачені раніше масштаби вилилися у масових бунтах, страйках та повстаннях. У таких умовах самодержавна правоохоронна система мала приймати нові методи боротьби з революціонерами. Транспортна жандармерія опинилася у складній ситуації, адже найбільш революційними осередками частіше всього були залізничні майстерні, що знаходилися у зоні контролю військовослужбовців ЖПУЗ. Підтвердженням цього є той факт Всеросійського загального жовтневого страйку 1905 р., так 6 жовтня відбувся залізничний страйк у Москві, а вже 10 жовтня 1905 р. у Харкові почали страйкувати робітники та службовці Курсько-Харківсько-Севастопольської та Харківсько-Миколаївської залізниць [4, с.37]. 11 жовтня 1905 р. до Всеросійського страйку приєдналися робітники й службовці Поліських залізниць, що стало причиною припинення руху поїздів, і паралізувало рух на Києво-Варшавській лінії [9, с.142.]. 17 жовтня ця акція стала загальноросійською, торкнувшись багатьох міст українських губерній (Катеринослава, Києва, Одеси, Миколаєва, Полтави та ін.). За таких обставин боротьба зі страйковим рухом на залізницях набула одного із першорядних завдань у діяльності жандармських поліцейних управлінь залізниць, яку вона здійснювала у взаємодії з загальною поліцією, охоронними відділеннями, частинами регулярних військ і передбачала недопущення організації антиурядових виступів та вжиттю запобіжних заходів щодо припинення розпочатих робітниками залізниць страйків [4, с.25].

Однією з причин революційних проявів на залізничних територіях була можливість швидкої передачі забороненої цензурою революційних преси, літератури чи агітаційного матеріалу. Про це свідчать архівні документи, так у наказі по Фастовському відділенню Київського ЖПУЗ №16, від 13 травня 1902 р: *«В ночь на 9 сего мая [1902 р.] один из путевых сторожей нашел на 238 верстве несколько гектографированных листов с преступной прокламацией к солдатам... и поделился с другим сторожем, а тот передал несколько штук этих листов крестьянам соседней деревни... Предписываю унтер-офицерам немедленно обойти свои районы*

*и разъяснить путевым и барьерным сторожам, ремонтным рабочим, стрелочникам и прочим служащим, что в случае нахождения ими в районе железной дороги разных каких-либо преступных прокламаций – таковые немедленно должны быть представлены станционному жандарму во избежание строгой ответственности по закону» [2, арк.94].*

Варто звернути увагу, на те, що у бурхливий революційний період військовослужбовці транспортної жандармерії мали слідкувати за фотографуванням на залізницях, у вагонах та на станціях і при виявленні такого факту без відповідного на те дозволу, мали обов'язково затримати порушника а фотоматеріал вилучити, це підтверджено архівними документами, так у листі ад'ютанта Вінницького ЖПО фон Циглера, про затримання підозрюваного у шпигунстві громадянина США: «...при стоянке поезда №7, на ст. Винница, унтер-офицером Слюсаренко был замечен в вагоне второго класса пассажир, снимавший ручным аппаратом пассажирские здания; по краткой стоянке поезда Слюсаренко поместился в поезд, задержал заподозренного в шпионстве, доставил на ст. Жмеринка, где начальником отделения, ротмистром Новицким был произведен обыск. Оказался он гражданин Северо-Американских штатов Ройден Ротермель...» [1, арк.1].

Аналізуючи антиреволюційні методи діяльності транспортних жандармів варто зазначити, що далеко не завжди вони були успішними та ефективними. Так 8 листопада 1905 р. до залізничних жандармів за допомогою циркуляру №30 звернувся сам управляючий Міністерством внутрішніх справ П.Дурново. Похваливши багатьох зі своїх підлеглих за активні дії по запобіганню «заворушень», він, одначе, відзначив їх невпинне наростання, з одного боку, і низьку ефективність діяльності жандармерії у підсумку, з іншого. Цікаво, що ці «ненормальні явища» глава МВС пояснив «тільки новизною страйків у таких грандіозних розмірах і тією швидкістю, з якою вони охопили всю нашу рейкову мережу, а також відсутністю відповідного керівництва і вказівок щодо цієї справи» [14, с.129].

Згідно цього циркуляру 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». «Агітаторів» слід було негайно затримувати і передавати до ГЖУ «для порушення проти них кримінального переслідування за ознаками злочину, передбаченого ст.125 Кримінального уложення...» [14, с.129-130]. У разі неможливості

запобігти страйку основні сили жандармів мали бути спрямовані на нормалізацію функціонування залізниці та відновлення руху поїздів, адже охоплення страйком вузлових та кінцевих станцій, депо, поворотних та роз'їзних колій, телеграфних станцій могло повністю паралізувати рух на залізничній ділянці. З метою не допустити таких наслідків передбачалось сконцентрувати на цих об'єктах військовослужбовців жандармерії та частини регулярних військ.

Отже, період діяльності транспортної жандармерії в революційний період на початку ХХ ст. ознаменувався посиленням правоохоронних функцій, розширенням її структурних підрозділів, подальшою правовою регламентацією діяльності Київського ЖПУЗ, удосконаленням механізмів взаємодії транспортної жандармерії з іншими імперськими правоохоронними органами та інституціями.

---

1. Центральний державний історичний архів України м. Києва (ЦДАК України), ф.278. Київське Жандармсько-поліційне управління. 1869-1917 рр., оп.2. спр.28, арк.1

2. ЦДАК України, ф.285. Фастівське відділення Київського ЖПУЗ. 1876-1917 рр., оп.1, спр.874, ч.ІІ, арк.94.

3. Гончарова Ю.В. Жандармские полицейские управления железных дорог: дисс., 1867-1917 гг.: дис. канд. юрид. наук: спец. 12.00.01 «Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве» / Ю.В.Гончарова. – М., 2000. – 239 с.

4. Гридчина А.В. Очерки по истории железнодорожных забастовок в России / А.В.Гридчина. – М.: [Б.и.], 1907. – 89 с.

5. Деревніна Т. Политическая полиция при Николае I. Освободительное движение в России. / Т.Деревніна. – Вып.4. – Саратов, 1975. – с.493.

6. Ерошкин Н.П. Очерки истории государственных учреждений дореволюционной России / Н.П.Ерошкин. – М.: Высшая школа, 1960. – 368 с.

7. Зайончковський П.А. Правительственный аппарат самодержавной России в XIX в. / П.А. Зайончковський. – М.: «Мысль», 1978. – 288с.

8. Мамлеева Д. Р. Организационно-правовые формы деятельности транспортной полиции России в XIX веке: историко-правовое исследование: автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юр. наук: спец. 12.00.01 «Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве» / Д.Р.Мамлеева. – М., 2010. – 29 с.

9. Михайлюк А.Г. Рабочее движение на Волыне в 1905 г. / А.Г.Михайлюк. – С.142.

10. Чайковський А.С. Айсберг: з історії органів внутрішніх справ і державної безпеки України / А.С.Чайковський. – К.: Парламентське видавництво 2013 – 703 с.

11. Чайковський А.С. За законом і над законом з історії адміністративних органів і поліцейсько-жандармської системи в Україні (ІХ-поч.ХХ ст.) / А.С.Чайковський, М.Г.Щербак. – К.: Україна, 1996. – 269 с.

12. Энциклопедия секретных служб России / авт. сост. А.И.Колпакиди. – М.: ООО «Издательство Астрель», 2003. – 800с.

13. Ярмиш А.Н. Наблюдать неотступно / А.Н.Ярмиш. – К.: Юринформ, 1992. – 186 с.

14. Ярмиш О.Н. Каральний апарат самодержавства в Україні в кінці ХІХ – поч. ХХ ст. / О.Н.Ярмиш. – Харків: Консум, 2001. – 288 с.