

ГРЕБЕНКИН Алексей Николаевич, доктор исторических наук, сотрудник, Академия ФСО России (Россия, Орёл), e-mail: angrebyonkin@mail.ru

ЛАРИН Артём Александрович, аспирант кафедры истории и государственно-правовых дисциплин, Среднерусский институт управления – филиал РАНХиГС при Президенте РФ (Россия, Орёл), e-mail: larin-sm333@mail.ru

GREBENKIN A.N., Doctor of History, employee of Academy of the Federal Security Guard Service (Russian Federation, Orel), e-mail: angrebyonkin@mail.ru

LARIN A.A., Postgraduate Student, Department of History and State Legal Disciplines of Central Russian Institute of Management – branch of the Russian presidential academy of national economy and public administration (Russian Federation, Orel), e-mail: larin-sm333@mail.ru

ОХРАНА ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III ВО ВРЕМЯ ЕГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОЕЗДОВ

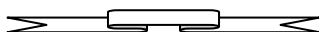
PROTECTION OF EMPEROR ALEXANDER III DURING HIS TRAIN TRIPS

Аннотация. Цель статьи – комплексный научный анализ системы охраны железнодорожных поездок императора Александра III. Актуальность исследования обусловлена необходимостью всесторонней характеристики начального этапа развития мер транспортной безопасности, сопряженных с охраной первых лиц государства. Кроме того, его результаты могут быть использованы при изучении создания системы обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте. В основу работы положены неопубликованные материалы из фондов Российского государственного исторического архива и Государственного архива Российской Федерации. Автор приходит к выводу, что необходимость создания надежной системы охраны императора во время железнодорожных поездок была обусловлена тем, что революционные организации начиная с 1870-х гг. время от времени предпринимали попытки подрыва царского поезда. В работе акцентируется внимание на том, что сугубо технические вопросы осложнялись факторами бюрократического и политического характера.

Ключевые слова: Российская империя, Александр III, институт государственной охраны, Военная инспекция железных дорог, 1-й Железнодорожный батальон, Л. М. Альбертов, П. А. Черевин.

Abstract. The purpose of this article is a comprehensive scientific analysis of the system of protection of railway trips of Emperor Alexander III. The relevance of the study is due to the need for a comprehensive description of the initial stage of the development of transport security measures associated with the protection of top officials of the state. In addition, its results can be used in the study of the creation of a safety system for railway transport. The work is based on unpublished materials from the collections of the Russian State Historical Archive and the State Archive of the Russian Federation. The author comes to the conclusion that the need to create a reliable system of protection of the emperor during railway trips was due to the fact that revolutionary organizations since the 1870s from time to time attempted to undermine the tsar's train. The paper focuses on the fact that purely technical issues were complicated by bureaucratic and political factors.

Keywords: Russian Empire, Alexander III, Institute of State Security, Military Inspection of Railways, 1st Railway Battalion, L. M. Albertov, P. A. Cherevin.



ВВЕДЕНИЕ

Создавая в 1881 году единую службу обеспечения безопасности императора – Охрану Его Императорского Величества, граф И. И. Воронцов-Дашков обратил особое внимание на охрану царских поездов и магистралей, по которым они передвигались. Первый Главный начальник охраны Александра III полагал, что возможность совершения теракта на железной дороге была весьма высока. Его опасения не были беспочвенными: в ноябре 1879 года Александр II едва не стал жертвой покушения. Народовольцы в трех местах заминировали полотно железной дороги, по которой царь возвращался в столицу из Ливадии. Под Москвой им удалось устроить взрыв, однако по счастливой случайности составы в пути поменялись местами, и взорван был не «литер А», в котором находился император, а свитский поезд. Расследование показало, что контроль жандармских полицейских управлений железных дорог за состоянием пути зачастую производился формально, поэтому злоумышленникам удавалось беспрепятственно заложить мины. После этого случая к надзору за железнодорожными путями была привлечена общая полиция, но кардинального улучшения ситуации не произошло, и царь шел на смертельный риск всякий раз, когда принимал решение ехать поездом.

В августе 1881 года одновременно с созданием Охраны Его Императорского Величества в ее состав вошла вновь учрежденная Военная инспекция железных дорог. Ей был подчинен уже существовавший к тому времени 1-й железнодорожный батальон. Должность военного инспектора железных дорог занял командир батальона полковник Л. М. Альбертов. Он должен был следить за технической исправностью «литера А» и надлежащим состоянием железнодорожных линий, по которым предстояло проследовать императорскому поезду. Чины 1-го Железнодорожного батальона, сформированного в 1876 году, отвечали не только за

охрану царского поезда, но и за его эксплуатацию и обслуживание.

Полковник Альбертов разработал схему охраны высочайших поездов по железным дорогам, главным принципом которой было создание плотной цепи войск на всем протяжении пути следования императорского поезда. Были разработаны правила, в соответствии с которыми на станциях 1-го класса должно было находиться по 8 человек, на станциях 2-го класса – по 6 человек, на прочих станциях – по 4 человека. Часовые выставлялись у стрелок на главном пути и на переездах. На больших мостах стояли 2 человека, на маленьких – 1 человек. На каждой версте пути выставлялись 6 человек. Разумеется, это требовало привлечения большого количества войск. Известный писатель В. С. Кривенко, с 1881 года служивший в Министерстве императорского двора, отмечал в своих мемуарах: «Помню, когда мне случилось услышать предположение его о стягивании войск по линии дороги следования царя с таким расчетом, чтобы окараулена была фактически каждая сажень пути, то мне показалось это фарсом, но, к удивлению моему, албертовский проект был одобрен, проведен в жизнь и осуществлялся вплоть до революции» [4, С. 150].

В апреле 1882 года Военная инспекция железных дорог вместе со службой тяги были упразднены. Формально это произошло вследствие того, что инженеры путей сообщения разбирались в технике лучше, чем офицеры. Однако не стоит упускать из виду того, что повышение полковника Л. М. Альбертова крайне раздражало Главного начальника Охраны Его Императорского Величества генерал-майора свиты П. А. Черевина. Кроме того, как указывает И. В. Зимин, военный инспектор рискнул в нарушение правил воинской субординации представить свою концепцию лично императору, а не своему непосредственному начальнику Черевину. Поэтому «проект об усилении железнодорожной охраны приняли, но полномо-

чия полковника Альбертова существенно урезали» [3, С. 325]. Обеспечение надлежащего технического состояния императорских поездов было поручено особым чиновникам Министерства путей сообщения, обладавшим должной компетенцией. В ведении Л. М. Альбертова осталась охрана путей и подвижного состава. 1-й Железнодорожный батальон осуществлял постоянную охрану железнодорожных путей, которые вели к загородным императорским резиденциям. Эти обязанности, несмотря на их кажущуюся простоту, были многосложными. Батальон был вынужден повзводно занимать участки железных дорог между Санкт-Петербургом, Гатчиной и Петергофом, по которым часто ездили члены императорской семьи, общей протяженностью до 120 верст. При этом офицерам приходилось осуществлять строгий надзор, как за организацией движения, так и за ремонтом пути.

Задачи 1-го Железнодорожного батальона заключались:

«1) в осмотре всех искусственных сооружений, как-то: труб, мостов, путепроводов, туннелей,

2) в исследовании русла рек, а также каналов и оврагов, находящихся вблизи этих сооружений,

3) в осмотре станционных построек и платформ,

4) в надзоре за производством ремонтных работ по искусственным сооружениям,

5) в наблюдении за паровозами, назначаемыми для Императорских поездов,

6) в участии в комиссиях, периодически осматривающих линии и сооружения» (Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). Ф.1328. Оп.2. Д.198. Л. 46).

Кроме того, в 1886 году П. А. Черевин отмечал, что «...независимо от изложенного, 1-му Железнодорожному батальону поручалась также всегда охрана как Царскосельской железной дороги при встречающихся по ней высочайших проездах, так равно и участков Вар-

шавской и Балтийской железных дорог, пролегающих за Гатчино и Петергоф, во время следования по таковым Его Величества на охоты, в каковых случаях никогда не требовалось других войск, и, наконец, последние четыре года кряду Государь Император изволил совершать дальние путешествия: в Скерневицы, Кремзир, Киев, Крым, Спалу и т.д. – и в подобных случаях на обязанности упомянутого батальона лежали осмотр всех искусственных сооружений, а также охрана главнейших из них на всем пути Высочайшего следования» (РГИА. Ф. 508. Оп. 1. Д. 9).

Наряду с 1-м Железнодорожным батальоном и стягивавшимися к железным дорогам войсковыми частями в обеспечении безопасности императора во время его поездок принимало деятельное участие большое количество высокопоставленных должностных лиц и полицейских структур. 10 октября 1878 года были приняты «Правила о поездах, назначаемых для проезда Высочайших Особ по железным дорогам», в соответствии с которыми капитальная переделка императорских вагонов, расписание движения императорских поездов, порядок их составления и все расчеты по движению должны были определяться на основании совместных решений министра путей сообщения с командующим Императорской Главной квартирой. В 1881 году, в момент введения в действие плана охраны императорских поездов, разработанного Л. М. Альбертовым, 1-й Железнодорожный батальон являлся лишь одним из компонентов многоуровневой системы охраны царя, отвечавшей за сохранность его жизни и здоровья во время железнодорожных поездок. Ее «мозгом» были жандармские полицейские управления железных дорог, а решение основной массы задач, связанных с окарауливанием пути, возлагалось на войска: «при каждой поездке царя требовалось большое напряжение целых военных округов для выполнения задачи охраны. От Петербурга протягивался сплошной войсковой кордон до

Крыма и даже на Кавказ. На это время всякие учебно-строевые занятия прекращались, всё внимание начальства было устремлено на рельсовый путь и на «литерный» поезд, в котором должен был проследовать царь» [4, С. 150]. Машинист и бригады кондукторов должны были назначаться от дороги следования по выбору непосредственного начальства из наиболее надежных и проверенных людей, а надзор за внутренним порядком в вагонах «литера А» в пути следования обеспечивал начальник Секретной части в Охране Его Императорского Величества.

Императорский поезд для заграничных путешествий (в составе 16 вагонов) находился на постоянной стоянке на станции Вержболово, расположенной неподалеку от русско-германской границы. До 1882 года наблюдение за ним поручалось чиновнику, состоявшему при управлении Императорской Главной квартиры по Министерству путей сообщения. С 1882 года сохранность, содержание в чистоте и ремонт императорского поезда для заграничных путешествий стало обеспечивать Главное общество российских железных дорог. Департамент железных дорог министерства путей сообщения заключал с обществом соответствующий договор, а контроль за его исполнением возлагался на правительственного инспектора Петербургско-Варшавской железной дороги. Кроме того, «при снаряжении поезда в путешествие, во время нахождения оно в пути, при периодических осмотрах его во время стоянки на ст. Вержболово, а также при производстве изменений во внутреннем устройстве вагонов и их внутренней отделке» (Российский государственный военно-исторический архив (далее – РГВИА). Ф. 16089. Оп. 1. Д. 11. Л. 3–3 об.) должен был находиться особый агент от Императорской Главной квартиры. Участие 1-го железнодорожного батальона в обеспечении безопасности императора и его семьи выражалось «в постоянной охране железных дорог между Петербургом и приго-

родными, так называемыми летними резиденциями Государя Императора (Царское Село, Петергоф, Гатчина)» (РГИА. Ф. 1328. Оп. 1. Д. 18. Л. 17 об.). Перед каждой поездкой императора чины батальона располагались вдоль железнодорожного пути; выставлению оцепления предшествовал тщательный осмотр рельсов, шпал, насыпи, мостов и прочих элементов инфраструктуры.

Итогом реализации замысла Л. М. Альбертова стало превращение императорских путешествий в мероприятия, требовавшие привлечения сил десятков тысяч военнослужащих. Так, в соответствии с утвержденным в июне 1885 года расписанием распределения войск по линии Ивангородо-Домбровской железной дороги на посты выставлялись 3943 человека.

Деятельность всех структур, задействованных в охране высочайших поездов, подлежала строгой регламентации. 20 августа 1882 года была принята «Инструкция чинам жандармских полицейских управлений железных дорог для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности и наблюдения за населением, проживающим на земле, отчужденной под железные дороги», в соответствии с которой железнодорожные жандармы должны были осуществлять руководство всем комплексом мероприятий, реализуемых в целях надлежащей охраны высочайших поездов. 2 сентября 1882 года по соглашению главного начальника охраны и министра путей сообщения обрели юридическую силу «Правила для движения экстренных поездов чрезвычайной важности по железным дорогам России». В них были закреплены технические требования к организации железнодорожных поездов императора.

В апреле 1883 года были утверждены еще три инструкции, закреплявшие порядок действий железнодорожных жандармов, полиции и войсковых частей. Обновленная «Инструкция чинам жандармских полицейских управлений железных дорог для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности и наблюдения за

населением, проживающим на земле, отчужденной под железные дороги» определяла обязанности жандармов в полосе отчуждения. «Инструкция чинам общей полиции для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности и для наблюдения за населением, проживающим у полосы, отчужденной под железные дороги» регламентировала деятельность полиции в так называемой 100-саженной полосе, прилегающей к полосе отчуждения, по контролю над населением, проверке железнодорожного полотна на предмет наличия подкопов, порчи рельс и т.п. Обычно эти обязанности возлагались на полицейских урядников. Тем из них, которые занимались проверкой постов, предоставлялось право бесплатного проезда по железной дороге. Наконец, «Инструкция войскам, вызванным для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности» устанавливала нормативы размещения нижних чинов вдоль железнодорожной линии (по 5–10 человек на версту) и порядок их действий в случае попытки нападения злоумышленников.

В мае 1883 года директор департамента полиции В. К. Плеве отдал распоряжение о том, чтобы чины общей полиции, привлекавшиеся к охране императорских поездов, в момент проезда состава находились на расстоянии не менее 100 сажен от полотна железной дороги.

Одновременно уездными исправниками Тамбовской губернии был поднят вопрос об участии лесной стражи казенных лесов в охране императорского поезда на тех участках, которые проходили через эти леса. Тамбовский губернатор поддержал данное предложение, ссылаясь на то, что «вследствие изменения всех инструкций по охране экстренных поездов чрезвычайной важности и значительного сокращения нижних чинов от войск, должно быть увеличено число общей полиции и местных жителей» (Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф. 102. Оп. 318 (3-е делопроизводство. 1881–1883 г.).

Д. 647 (1883 г.). Л. 5 об.). Однако товарищ министра внутренних дел приказал оставить это ходатайство без последствий.

Внимание уделялось не только постовой охране, но и агентурным мероприятиям. Так, были ужесточены требования к проверке лиц, желавших поступить на службу, на железную дорогу. Раньше кандидату на должность нужно было лишь зарегистрировать свой паспорт в полиции; справки о его предыдущих местах службы, политической и нравственной благонадежности не наводились. Это приводило к тому, что в число железнодорожных служащих попадали лица, находившиеся в розыске, виновные в совершении служебных подлогов, краж с взломом и других серьезных преступлений.

Реализация новых инструкций на местности затрагивала ряд вопросов, нуждавшихся в дополнительном обсуждении. В мае 1883 года в Воронеже была созвана комиссия под председательством начальника Воронежского жандармского полицейского управления железных дорог полковника В. Н. Куликовского. В нее вошли управляющий и инженеры Козлово-Воронежско-Ростовской железной дороги, заведующий передвижением войск по этой дороге, представители Московского, Харьковского и Одесского военных округов и войскового штаба войска Донского, а также начальники уездных и окружных полицейских управлений.

Судя по протоколам работы комиссии, сил, которые имелись в реальном распоряжении руководителей охранных мероприятий, было слишком мало для того, чтобы обеспечить полноценную реализацию выработанной Л. М. Альбертовым схемы охраны. Так, комиссия пришла к выводу, что расчет числа унтер-офицеров и солдат, содержащийся в «Инструкции войскам, вызванным для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности», не позволял гарантировать полноценную охрану линии. Из-за нехватки нижних чинов было решено включить в состав ефрейторского карау-

ла ефрейтора и 2 рядовых. Во время остановки высочайшего поезда на станциях к нему выставлялся караул из часовых, которые снимались с менее важных постов; «в случае же остановки между станциями из нижних чинов постов, оставшихся за поездом» (ГАРФ. Ф.102. Оп.318 (3-е делопроизводство. 1881–1883 г.). Д. 647 (1883г.). Л. 21). Патруль в составе 2 человек на 2 версты посылался лишь в качестве дополнения к неподвижным постам в места, требовавшие особого наблюдения. Резерв для замены заболевших постовых был определен в размере 5 % от общего количества задействованных в охране железнодорожной линии нижних чинов. Войска размещались в первую очередь в населенных пунктах, расположенных на расстоянии 1 версты от железной дороги. Если там не было пригодных для жилья помещений, разрешалось отводить солдат дальше, но на расстояние, не превышавшее 3 верст от железнодорожного полотна.

Нехватка солдат заставляла привлекать к охране железнодорожного полотна население тех пунктов, вблизи которых проходила дорога. После получения телеграммы с предписанием вывести войска к железнодорожной линии местные жители по приказу войсковых начальников, в подчинение которых они были переданы, были обязаны встать на линию и занять заранее определенные для них места. Окончательное оформление билетов, удостоверявших право местных жителей принимать участие в охране поезда, должно было быть поручено исправникам, которые должны были вписывать имена и фамилии в бланки, уже подписанные начальниками отделений и заверенные печатями. Поступить иначе было нельзя: начальники отделений не могли заверить в один день огромное количество билетов. Расследования, связанные с потерей билетов, предполагалось возложить на местную общую полицию.

Воронежская комиссия решила ряд технических вопросов. В соответствии с выработан-

ной схемой на станциях Грязи, Мордово, Бурнак, Борисоглебск, Алексиково, Филоново, Себряково, Аргеда, Лог, Качалино и Царицын высочайший поезд должен был следовать по пассажирскому, а на остальных станциях – по главному пути. Стрелки, ведущие на прочие пути, нужно было заблаговременно заклепать. На тех станциях, где планировалась смена паровозов, следовало оставить ещё 2 незаклёпанные стрелки.

Члены комиссии обратили особое внимание на участок железнодорожного пути между станциями Лихая и Максимовка, где добыча каменного угля в некоторых местах производилась непосредственно под железнодорожным полотном, и приняли решение «просить назначения особых специалистов для подробного исследования этих шахт и особого наблюдения за ними во время следования поездов чрезвычайной важности» (ГАРФ. Ф.102. Оп.318 (3-е делопроизводство. 1881–1883 г.). Д. 647 (1883г.). Л. 2 об.).

От Волги царский поезд должен был следовать либо по Грязе-Царицынской, либо по Волго-Донской железной дороге. Волго-Донская ветка не была готова к проходу царского поезда, в то же время имелась возможность приспособить вагоны Грязе-Царицынской железной дороги. Поскольку точный маршрут не был определен, войсковая охрана требовалась на обоих направлениях.

Чтобы не допустить подрыва царского поезда, начальник службы ремонта пути и зданий Грязе-Царицынской железной дороги инженер Климчитский предложил прикрепить к передней части паровоза вертикальные ножи, с помощью которых можно было бы прорезать балластный слой насыпи по обе стороны рельсов и тем самым оборвать провода, ведущие к заложенным под полотно минам. В соответствии с испытаниями, произведенными на Лозово-Севастопольской железной дороге, локомотив, снабженный хорошо отточенными ножами, мог, развивая скорость 16 км в час,

прорезать насыпь на глубину около 0,5 м.

Отнюдь не все оказавшиеся на повестке дня вопросы входили в компетенцию комиссии. Поскольку на территории области войска Донского охрана железнодорожной линии была поручена жителям придорожных станиц (конным казакам), представитель области войска Донского полковник Дукмасов предложил приравнять их по статусу к личному составу вызванных для охраны воинских частей, и просил определить необходимое количество конных казаков и указать места пребывания начальников казаков, вызванных для охраны поезда. Комиссия пришла к выводу, что окончательное решение этого вопроса зависело от наказного атамана войска Донского. Вопрос об осмотре дна рек под железнодорожными мостами также не рассматривался как не предусмотренный инструкциями.

Заведующий передвижением войск по Козлово-Воронежско-Ростовской железной дороге капитан Генерального штаба А. М. Колюбакин подал особое мнение, которое, как полагал начальник Воронежского жандармского полицейского управления железных дорог полковник Куликовский, противоречило § 4 и 29 «Инструкции войскам, вызванным для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности». Колюбакин считал, что комиссия не имела права делать вывод о том, хватит ли командированных войск для охраны магистрали и насыпи, так как «ограничение этого числа 10 человеками на версту вызвано не чем иным, как крайней трудностью, а местами и совершенной невозможностью выставить большое число войск» (ГАРФ. Ф.102. Оп.318 (3-е делопроизводство. 1881–1883 гг.). Д. 647 (1883 г.) Л.24). Привлечение местного населения (за исключением казаков, проживавших на территории области войска Донского) к обеспечению безопасности царского поезда было ошибкой, так как появление в составе охраны значительного количества новых, никому не знакомых людей, к тому же имевших весьма

смутные представления о правилах воинской дисциплины и караульной службы, неизбежно привело бы к конфликтам между ними и войсками. Возникавшие недоразумения должны были разрешать начальники жандармских полицейских управлений железных дорог, однако ввиду их сильной занятости и значительных размеров подведомственных районов на быстрое и качественное решение спорных вопросов нельзя было рассчитывать. Выйти из затруднительной ситуации Колюбакин предлагал следующим образом: привлечь к охране ограниченное число местных жителей и поручить им охрану не самого пути, а местности, находившейся за пределами 100-саженной полосы, «только там, где местные условия этого требуют, как-то: лес, кусты, долины рек, ограды селений, развалин и тех мест, представляющих возможность укрыться» (ГАРФ. Ф.102. Оп.318 (3-е делопроизводство. 1881–1883 гг.). Д. 647 (1883 г.) Л.24). Местные жители становились в цепи отдельно от войск и должны были патрулировать местность под присмотром местной полиции. Принятые меры должны были и предотвратить возможные недоразумения между местными жителями и войсками, и усилить охрану железнодорожной линии.

Как видно из материалов воронежской комиссии, привлечение к охране железнодорожного пути воинских частей, жандармских полицейских управлений железных дорог и подразделений общей полиции не позволяло решить все поставленные задачи и заставляло обращаться к крайне ненадежному ресурсу – местным жителям. Ставка здесь делалась не на профессионализм, а на верноподданнические настроения. Крестьяне и казаки вынужденно привлекались к охране и других железных дорог. Так, в июне 1883 г. начальник Киевского жандармского полицейского управления железных дорог подготовил расчет охранной стражи, в соответствии с которым на каждую версту полотна железной дороги, проходившей по направлению от границы Волынской губер-

нии к станции Брест, требовалось 5 местных жителей. Однако и при этом условия ощущалась острая нехватка не только солдат, но и полицейских чинов. Так, в Волынской губернии на каждую станцию и полустанцию назначался полицейский чиновник или пеший урядник, а на те участки, где находилась охранная стража из местных жителей, выставлялись конные урядники из расчета по одному на каждую версту. Это требовало привлечения такого количества людей, каким не располагали местные полицейские структуры. Для охраны пути от границы Волынской губернии лишь до станции Брест потребовалось бы 3 полицейских чиновника и 39 конных урядников, между тем как во всем Брестском уезде урядников было только 20 человек. С учетом того, что нужно было назначить такое же количество урядников и для охраны пути на линии от Бреста к Граеву или от Бреста по направлению к Москве, имевшихся в наличии людей было совершенно недостаточно для решения задач, связанных с охраной императорских поездов. По поводу назначения полицейских чиновников и конных урядников для охраны Санкт-Петербургско-Варшавской железной дороги от границы Гродненской губернии до станции Лап гродненский вице-губернатор советовался с начальником Виленского жандармского полицейского управления железных дорог, который признавал «необходимым назначение одного конного урядника на каждые 3 и одного станкового пристава на каждые 10 верст, где будут расположены местные жители» (ГАРФ. Ф. 102. Оп. 318 (3-е делопроизводство. 1881–1883 г.). Д. 647 (1883 г.). Л. 26 об. – 27). Поскольку к охране железнодорожного полотна привлекались не только урядники, но и классные полицейские чиновники, охрана железнодорожных зданий возлагалась на чины жандармского полицейского управления железных дорог и дополнительного штата губернского жандармского управления.

Сугубо технические проблемы, связанные с

несовершенством железнодорожной инфраструктуры, постепенно ликвидировались. В мае 1884 года начальник Воронежского жандармского полицейского управления железных дорог полковник В. Н. Куликовский уведомил Департамент полиции МВД о том, что мосты на Волго-Донской ветви Грязе-Царицынской железной дороги были перестроены, поэтому она была готова к следованию императорского поезда.

С 1885 года, согласно «Дополнению к инструкции войскам, вызванным для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности», охрана железнодорожного полотна осуществлялась в три этапа, каждому из которых соответствовало особое «положение» войск. Сначала войска размещались на железнодорожных станциях («первое положение»), затем занимали основные пункты, нуждавшиеся в контроле, и осуществляли патрулирование соединявших их отрезков пути («второе положение»). «Третье положение» войска занимали накануне проезда царского поезда – их стягивали к пути для охраны железнодорожного полотна на всём протяжении следования «литера А» и сопровождавших его поездов. В соответствии с изменившимися требованиями «Инструкция войскам, вызванным для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности» переутверждалась в 1885 и 1886 гг., а в 1886 году было принято второе дополнение к «Инструкции войскам...».

Однако, как показали дальнейшие события, источником опасности были не только террористы, но и фатальные ошибки, допущенные при эксплуатации императорского поезда. Так, высокая скорость «литера А» не соответствовала его длине и весу. Недостаточно надежное верхнее строение пути многих железнодорожных линий не было рассчитано на такую нагрузку. Кроме того, поскольку царь любил быструю езду, во время путешествия императорской семьи в Крым в 1888 году состав в нарушение правил было решено тянуть двумя паровозами. С. Ю. Витте, в то время являвшийся управляющим Юго-Западными железными дорогами,

предупредил Александра III о том, что такая езда неминуемо приведет к катастрофе, но император проигнорировал это замечание. В итоге 17 октября 1888 года поезд, на котором царская семья возвращалась из Крыма, потерпел крушение под Харьковом, возле станции Борки, Курско-Харьково-Азовской железной дороги. В сцепке были два паровоза – товарный и пассажирский, которые по своим техническим характеристикам не могли работать вместе. Тяжелый трехосный паровоз Т-164 был вынужден ехать со скоростью, на 10 км/ч превышавшей предельно допустимую для него, и сильно раскачивался из стороны в сторону. Поскольку у сцепленного за ним П-41 диаметр колес был другим, паровозы создавали такую вибрацию, что расшатали слабое рельсовое полотно. Шпалы лопнули, рельсы разошлись, и второй локомотив провалился в насыпь. Сзади образовался завал из вагонов. Императорской семье чудом удалось спастись, общее же количество жертв равнялось 21. У Александра III, удерживавшего на своих плечах крышу совершенно разрушенного вагона-ресторана, пока его жена и дети выбирались из-под обломков, развилась болезнь почек, от которой он умер шесть лет спустя. Следствие не пришло к однозначному выводу о причинах катастрофы (фигурировала и версия о подрыве), но, по всей видимости, вина в равной степени лежала как на тех, кто строил и эксплуатировал железную дорогу, так и на тех, кто формировал и приводил в движение императорский состав (т.е. на чинах 1-го Железнодорожного батальона). После катастрофы порядок охраны императорского поезда был несколько изменен: «...поездной караул от 1-го железнодорожного батальона при путешествиях императорской семьи больше в поезде не ездил, а выставлялся к последнему лишь на местах остановок» [5, С. 207].

В июне 1890 года в составе Министерства путей сообщения была образована Инспекция императорских поездов, которая контролировала постройку, эксплуатацию и текущий и капи-

тальный ремонт подвижного состава, предназначенного для обслуживания императора и его приближенных, а также составляла маршруты и детализированные графики движения царского поезда и прочих экстренных поездов чрезвычайной важности.

В дальнейшем деятельность 1-го Железнодорожного батальона строго регламентировалась. Так, в 1891 году была принята «Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов при Высочайших путешествиях». Мы не разделяем мнения А. А. Гучетля, полагавшего, что «основная тяжесть охранной службы ложилась на 1-й железнодорожный батальон» [2, С. 120], так как в проверке железнодорожных линий, находившихся вблизи них сооружений, мостов и т. п., в соответствии с Инструкцией 1891 года, принимали участие личный состав жандармских полицейских управлений железных дорог и чины общей полиции (РГВИА. Ф. 970. Оп. 3. Д. 275. Л. 2–2об.), а в охране пути следования поезда – войска. 1-й Железнодорожный батальон постоянно отвечал лишь за «охрану железных дорог, ведущих к ближайшим от Санкт-Петербурга высочайшим резиденциям» (РГВИА. Ф. 970. Оп. 3. Д. 275. Л. 2 об.) (с этой целью его роты занимали участки Варшавской и Балтийской железных дорог); в отношении охраны обычных железных дорог он выполнял вспомогательную функцию, которую должен был определять в каждом конкретном случае Главный начальник охраны. Обычно она сводилась к охране мостов и туннелей, а обеспечением личной безопасности императора занималась Дворцовая полиция [1, С. 57]. Ответственность, например, за снаряжение высочайшего поезда в заграничное путешествие ложилась на специального агента Императорской Главной квартиры (РГВИА. Ф. 970. Оп. 3. Д. 20. Л. 1 об. – 2).

В Инструкции 1-му Железнодорожному батальону по службе охраны железных дорог и императорских поездов были закреплены три способа охраны линий, ведущих к император-

ским резиденциям. Первый способ предусматривал обход линий «дозорами», которые периодически высылались из расположенных на этих линиях взводов. Он практиковался в отношении тех участков, по которым не предполагался проезд императорских поездов в ближайшее время. Второй способ был связан с размещением так называемых повёрстных часовых на участках, где были возможны высочайшие проезды. Наконец, третий способ («вызов всех на линию») предполагал выставление на посты за 2,5 часа до проезда императорского поезда всех без исключения нижних чинов как участка, по которому пролегал маршрут, так и соседних участков (а в некоторых случаях – и всех чинов батальона). «Вызов всех на линию» практиковался при проездах из Царского Села через Гатчину в Новый Петергоф или одновременных проездах императора и его матери в разные пункты.

Разработанный Л. М. Альбертовым порядок охраны высочайших поездов вызывал много нареканий. Последний дворцовый комендант генерал-майор свиты В. Н. Воейков вспоминал: «Существовавшее тогда положение возлагало эту охрану исключительно на военные части, стягивавшиеся к железной дороге за несколько дней до высочайшего проезда, а в день следования Его Величества путь представлял из себя цепь постов часовых, стоявших друг от друга на таком расстоянии, чтобы каждый из них мог видеть или слышать соседа. Порядок этот вызывал огромный наряд войск; а в зимнее время почти за каждое следование императорского поезда несколько человек из стоявших на постах отмораживали себе руки или ноги...». В то же время, как отмечал сам Воейков, чины жандармских полицейских управлений железных дорог в охране станций и пути практически не участвовали, а их обязанности возлагались на войсковых начальников, в массе своей не обладавших познаниями в области железнодорожного дела и в силу этого вынужденных по всем вопросам наводить справки у чинов жандарм-

ских железнодорожных управлений.

Несмотря на острую и небезосновательную критику, разработанная в царствование Александра III система охраны императорских поездов просуществовала вплоть до 1914 года, когда было решено отказаться от плотной войсковой цепи и возложить ответственность за безопасность царя во время поездок по железным дорогам на чины Отдельного корпуса жандармов. Альбертовский проект являлся хотя и трудозатратным, но эффективным: ни одного подрыва царского поезда не было допущено. Главный пассажир Российской империи, его чада и домочадцы могли не только свободно совершать поездки на короткие расстояния, но и ездить в Крым и за границу.

Библиография:

1. Авдеев В.А. Поезд последнего русского императора // Военно-исторический журнал. – 1990. – № 9. – С. 57-59.
2. Гучетль А.А. Институт государственной охраны Российской империи XIX – XX вв. (историко-правовое исследование): дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар, 2014. – 188 с.
3. Зимин И.В. Царская работа. XIX – начало XX в. Повседневная жизнь Российского императорского двора. – М.: Центрполиграф, 2011. – 640 с.
4. Кривенко В.С. В Министерстве двора. – Санкт-Петербург: Нестор-История, 2006. – 320 с.
5. На страже главной цитадели России: к 100-летию Службы коменданта Московского Кремля Федеральной службы охраны Российской Федерации / [В.И. Жилиев, Д.А. Клочков, И.И. Кондратьев и др.]. – М.: Фонд «Русские витязи», 2018. – 919 с.
6. Гребенкин А.Н., Елисеев А.Л., Матвеева Е.С., Селютина Е.Н., Холодов В.А. Государственно-правовая защита детства в России: исторические аспекты: Монография / Под общей редакцией П.А. Меркулова. Орел, 2016.

References:

1. Avdeev V.A. (1990) Poezd poslednego russkogo imperatora [The train of the last Russian Emperor] // Voенно-istoricheskij zhurnal. – № 9. – S. 57–59. (In Russ.).

2. Guchetl' A.A. (2014) Institut gosudarstvennoj ohrany Rossijskoj imperii XIX–XX vv. (istoriko-pravovoe issledovanie): dis. ... kand. jurid. nauk [Institute of State Protection of the Russian Empire of the XIX-XX centuries (historical and legal research)]. – Krasnodar. – 188 s. (In Russ.).

3. Zimin I.V. (2011) Carskaya rabota. XIX – nachalo XX v. Povsednevnyaya zhizn' Rossijskogo imperatorskogo dvora [The Royal job. XIX – beginning of XX century Everyday life of the Russian Imperial court]. – M.: Centrpoligraf. – 640s. (In Russ.).

4. Krivenko V.S. (2006) V ministerstve Dvora [In the Ministry of the Yard]. – Sankt-Peterburg: Nestor-Istoriya. – 320s. (In Russ.).

5. Na strazhe glavnoj citadeli Rossii: k 100-letiyu Sluzhby komendanta Moskovskogo Kremlya Federal'noj sluzhby ohrany Rossijskoj Federacii [On the guard of the main citadel of Russia: on the 100th Anniversary of the Service of the Commandant of the Moscow Kremlin of the Federal Security Service of the Russian Federation] / [V.I. Zhilyaev, D.A. Klochkov, I.I. Kondrat'ev i dr.]. – M.: Fond «Russkie vityazi», 2018. – 919 s. (In Russ.).

6. Grebenkin A.N., Yeliseyev A.L., Matveyeva Ye.S., Selyutina Ye.N., Kholodov V.A. (2016) Gosudarstvenno-pravovaya zashchita detstva v Rossii: istoricheskiye aspekty [State-legal protection of childhood in Russia: historical aspects]: Monografiya / Pod obshchey redaktsiyey P.A. Merkulova. – Orel. (In Russ.).