



Информация для цитирования:

Колпаков П. А. Контрразведывательная деятельность жандармской железнодорожной полиции накануне и в годы Первой мировой войны / П. А. Колпаков, Р. А. Арсланов // Научный диалог. — 2023. — Т. 12. — № 10. — С. 360—377. — DOI: 10.24224/2227-1295-2023-12-10-360-377.

Kolpakov, P. A., Arslanov, R. A. (2023). Counterintelligence Activities of Gendarmerie Railway Police before and during World War I. *Nauchnyi dialog*, 12 (10): 360-377. DOI: 10.24224/2227-1295-2023-12-10-360-377. (In Russ.).



Журнал включен в Перечень ВАК

DOI: 10.24224/2227-1295-2023-12-10-360-377

Контрразведывательная деятельность жандармской железнодорожной полиции накануне и в годы Первой мировой войны

Колпаков Петр Александрович

orcid.org/0000-0002-1600-9937

кандидат исторических наук,

старший преподаватель

кафедры истории России,

* *корреспондирующий автор*

1kolpakov1@ramble.ru

Арсланов Рафаэль Амирович

orcid.org/0000-0003-3488-7917

доктор исторических наук, профессор,

профессор кафедры истории России

ars_raf@mail.ru

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

Counterintelligence Activities of Gendarmerie Railway Police before and during World War I

Petr A. Kolpakov

orcid.org/0000-0002-1600-9937

PhD in History,

senior lecturer,

Department of Russian History,

* *Corresponding author*

1kolpakov1@ramble.ru

Rafael A. Arslanov

orcid.org/0000-0003-3488-7917

Doctor of History, Professor,

Department of Russian History

ars_raf@mail.ru

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

ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Аннотация:

Проанализирована роль жандармской железнодорожной полиции в системе органов, осуществлявших контрразведывательную деятельность в Российской империи накануне и в годы Первой мировой войны. На основе документальных материалов раскрыты цели вражеского шпионажа на железных дорогах. Рассмотрены меры жандармского надзора за ограничением фотосъемок путей и объектов железнодорожной инфраструктуры. В результате анализа секретной переписки начальников жандармских управлений и отделений на железных дорогах определены категории лиц, которые наиболее активно привлекались разведками Германии и Австро-Венгрии к шпионажу: военнопленные, иностранные граждане, не принимавшие участие в боевых действиях, и дети. Раскрыт вопрос организации наблюдения за перемещениями железнодорожным транспортом официальных лиц иностранных государств в пределах Российской империи. Сделан вывод о том, что решение жандармской железнодорожной полицией контрразведывательных задач было осложнено одновременным выполнением ее чинами обязанностей общей и политической полиции, а также масштабом охранявшейся инфраструктуры.

Ключевые слова:

жандармская железнодорожная полиция; разведка; контрразведка; шпионаж; железная дорога.

ORIGINAL ARTICLES

Abstract:

The article analyzes the role of the gendarmerie railway police in the system of counterintelligence agencies in the Russian Empire before and during World War I. Based on documentary materials, the goals of enemy espionage on railways are revealed. Measures taken by the gendarmerie to restrict photography of railway infrastructure are examined. Through analysis of secret correspondence between gendarmerie leaders and railway department heads, categories of individuals most actively recruited by German and Austro-Hungarian intelligence for espionage are identified: prisoners of war, foreign nationals not involved in combat, and children. The organization of surveillance of foreign officials' railway transport movements within the Russian Empire is also explored. The conclusion is drawn that the gendarmerie railway police's ability to carry out counterintelligence tasks was complicated by their simultaneous duties as general and political police, as well as the scale of the infrastructure they were tasked with protecting.

Key words:

Gendarmerie Railway Police; reconnaissance; counterintelligence; espionage; railway.



Контрразведывательная деятельность жандармской железнодорожной полиции накануне и в годы Первой мировой войны

© Колпаков П. А., Арсланов Р. А., 2023

1. Введение = Introduction

Вопросы защиты секретов, значимых для сохранения общественной стабильности и порядка, способности вооруженных сил противостоять внешним угрозам, в процессе эволюции государств и усложнения взаимоотношений между ними приобретали все большую важность. Для воспрепятствования шпионской активности, направленной на добычу критически значимых сведений, государствами создаются специальные контрразведывательные органы.

В начале XIX века Российская империя находилась в поиске оптимальной организации контрразведки: создается Разведочное отделение Генерального штаба (1903—1910) и Отделение по розыску о международном шпионстве при Департаменте полиции МВД (1904—1906). Век этих служб оказался недолгим, так как выявление шпионов требовало учреждения контрразведки на местах. Слабая постановка контршпионской работы стала одной из причин поражения в Русско-японской войне. За три года до начала Первой мировой войны были учреждены специальные органы, на которые возложили противодействие военному шпионажу — контрразведывательные отделения (КРО). Их деятельность в годы противостояния с Германией, Австро-Венгрией и Османской империей осуществлялась во взаимодействии с губернскими жандармскими управлениями — местными органами политической полиции. Такое сотрудничество было необходимо контрразведчикам как для выявления слабых мест, которыми мог воспользоваться противник, так и в целях использования накопленного жандармской полицией опыта агентурной работы.

Особое внимание государств-членов Тройственного союза было сосредоточено на добыче сведений о состоянии инфраструктуры российских железных дорог. Стальные магистрали были «кровеносной системой», питавшей войска живой силой и грузами, необходимыми для материального обеспечения. Дезорганизация работы железнодорожного транспорта могла парализовать экономику, а значит, остановить производство необходимых



армии вооружения и боеприпасов, сорвать ее снабжение. Вследствие этого железные дороги в годы Первой мировой войны требовали усиленного контрразведывательного обеспечения.

Накануне войны с кайзеровской Германией жандармские полицейские управления железных дорог (ЖПУЖД) являлись частями, входившими в структуру Отдельного корпуса жандармов, которые в пределах железных дорог выполняли функции как общей (охрана порядка и борьба с криминалом), так и политической полиции. В данной статье будет рассмотрено еще одно направление деятельности этих жандармских частей — борьба со шпионажем на вверенных участках «чугунки».

Научная проблема заключается в отсутствии системного знания о роли жандармской железнодорожной полиции в контрразведывательной деятельности; проводившихся ею мероприятиях, направленных на борьбу со шпионажем, и потребности в заполнении лакуны в истории специальных служб на основе анализа впервые вводимого в научный оборот корпуса архивных материалов.

Актуальность теме придает необходимость осмысления методов работы спецслужб по направлению контрразведывательного обеспечения объектов критической инфраструктуры в условиях масштабного военного конфликта.

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

Целью данной статьи является реконструкция и осмысление исторического опыта борьбы со шпионажем жандармской полицией в пределах железных дорог в годы Первой мировой войны.

Тема контрразведывательной деятельности в период противостояния Антанты и Тройственного союза имеет историографию настолько обширную, что ее полный обзор мог бы стать предметом самостоятельного исследования и невозможен в рамках представленной статьи. Анализ рассмотренных ниже работ позволяет определить уже попадавшие в фокус внимания историков вопросы контрразведывательного обеспечения железнодорожного транспорта, раскрытые как в рамках опубликованных лекций и мемуаров участников Первой мировой войны, так и в научных работах советских и современных исследователей.

Проблематика противошпионской защиты стальных магистралей затрагивалась представителями царских контрразведывательных служб в рамках работ, посвященных организации военно-розыскной работы в целом.

Один из основоположников отечественных разведывательных и контрразведывательных служб генерал-квартирмейстер штаба Северного фронта Н. С. Батюшин в труде «Тайная военная разведка и борьба с ней»



отмечал, что в мирное время железные дороги являлись для шпионов противника объектом тщательного изучения в отношении их подготовки для артиллерийского, интендантского, военно-инженерного и санитарного обеспечения войск. Осуществлялась рекогносцировка железнодорожных линий в целях определения их пропускной способности и скорости переброски живой силы в районы сосредоточения [Батюшин, 2002].

В. Г. Орлов, следователь, переведенный с началом войны в контрразведку, в работе «Двойной агент. Записки русского контрразведчика» указывал на активную шпионскую деятельность, осуществлявшуюся немцами на российских железных дорогах через транспортные компании. Коммерческие организации «Герхардт и Хай», «Книп и Вернер» поставляли Германии ценную информацию о состоянии железных дорог, о подвижном составе, о перевозке войск, провианта, а также задерживали перевозку необходимых грузов [Орлов, 1998].

В трудах русских военных-контрразведчиков упоминалось и о взаимодействии с жандармерией. С. М. Устинов в «Записках начальника контрразведки» отмечал высокую осведомленность жандармских управлений о роде деятельности лиц, подпадавших под подозрение в шпионаже [Устинов, 1922, с. 32].

В межвоенный период в СССР в среде военных и историков обозначилось стремление к осмыслению опыта борьбы стран-участниц Первой мировой войны со шпионажем. Достижение практического результата и накопление знаний в указанном направлении сделали оправданным издание авторов из капиталистических стран. Так, например, в 1938 году в СССР вышла работа британского разведчика Б. Томсона «Шпионаж во время войны», в которой автор повествует о своем опыте борьбы с немецкими шпионами. Однако идеологическая тенденциозность эпохи все же проявила себя в предисловии к книге, в котором подчеркивалось, «...что засылка шпионов, диверсантов в однотипных буржуазных государствах является законом их взаимоотношений. Книга раскрывает перед читателем всю опасность капиталистического окружения...». Предисловие характеризует Б. Томсона как «английского сноба» и «верноподанного слугу английского капитала», который «спокойно рассказывает о гнусных вылазках шпионов, диверсантов и шантажистов» [Томсон, 1938, с. 5]. Другим офицером Соединенного Королевства, чей труд был издан в СССР незадолго до начала Второй мировой войны, был Ч. Россель. Британский военный уделит внимание разведывательным мероприятиям, направленным на получение информации о состоянии железных дорог, расположении «головных узлов на железнодорожных магистралях» [Россель, 1938]. В это же время в Советском Союзе был опубликован труд еще одного представителя англий-



ских спецслужб Эдвина Вудхолла «Разведчики мировой войны», который, несмотря на название, отражал опыт британцев не только по добыванию сведений, но и по противодействию немецким шпионам [Вудхолл, 1938].

Значительный интерес вызывают воспоминания последнего руководителя Эвиденцбюро (управления военной разведки Австро-Венгрии) Максимилиана Ронге. В книге «Разведка и контрразведка» автор раскрывает мероприятия, осуществлявшиеся австро-венгерскими шпионами и диверсантами на стальных магистралях Российской империи. С 1910 года Эвиденцбюро начало осуществлять сбор сведений о железных дорогах потенциальных противников и вербовку «пригодных людей», готовых совершать диверсии. Проводилась фотографическая съемка линий и объектов железнодорожной инфраструктуры [Тайные силы ..., 2015, с. 234, 242].

Борьба царских контрразведчиков с немецкими и австрийскими шпионами нашла отражение в работе отечественных историков Д. Сейдаметова и Н. Шляпникова, подготовленной ими для командного состава РККА. Авторами отмечена глубокая осведомленность противника о состоянии российских железных дорог к концу 1913 года. Такой результат был достигнут в том числе за счет функционирования специального денежного фонда для целей шпионажа. Из этого фонда, официально предназначавшегося для развития германской мелкой торговли, осуществлялись выплаты средств немецким предпринимателям для заведения торговли вблизи узлов железных дорог [Сейдаметов и др., 1939, с. 30].

Тяжелые годы войны с фашистской Германией стали временем накопления нового передового опыта борьбы с вражескими шпионами. После разгрома нацистов и их сателлитов внимание историков в меньшей степени стало уделяться разведке и контрразведке Первой мировой войны. Эти вопросы освещались преимущественно в контексте общих исследований по истории противостояния Антанты и Тройственного союза, при этом исследовательский интерес был в большей степени направлен на изучение опыта военной разведки, нежели на рассмотрение проблем борьбы со шпионами врага [История Первой мировой ..., 1975].

Особого внимания в контексте рассмотрения современной историографии контрразведки в Первой мировой войне заслуживают статьи А. А. Здановича, в которых автор всесторонне рассматривает противодействие шпионажу в указанный период [Зданович, 2014а; Зданович, 2014б; Зданович, 2016]. Положено начало накоплению исторического знания о взаимодействии органов жандармской полиции и КРО при реализации контрразведывательных мер [Едигаров, 2009; Касьянов, 2014]. Однако роль жандармской железнодорожной полиции в системе военно-розыскных органов Российской империи и реализация ее подразделениями кон-



трразведывательных мероприятий в годы Первой мировой войны еще не получили достаточного освещения.

3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion

3.1. Жандармские полицейские управления железных дорог в системе контрразведывательных органов Российской империи

Разрешение вопроса о том, какое из ведомств надлежит наделить руководящей ролью в контрразведке, перед началом Первой мировой войны стало объектом конкурентной борьбы между Военным министерством и МВД. В 1908 году межведомственной комиссией рассматривались четыре схемы, одна из которых предполагала подчинение КРО Департаменту полиции МВД — она и была доминирующей. Опыт агентурной работы охранных отделений был веским доводом в пользу этого предложения. Однако в 1910 году вследствие смены руководства в Департаменте полиции инициатива была перехвачена сторонниками организации военно-розыскных органов в Военном ведомстве [Потёмкин, 2019а, с. 55—61]. 8 июня 1911 года при штабах военных округов было учреждено 11 КРО. Также в отделе генерал-квартирмейстера Генерального штаба учреждался «центральный регистрационный орган» для координации мер по борьбе со шпионажем. После вступления России в войну КРО перешли под руководство фронтов и отдельных армий [Шидловский, 2019, с. 53—54]. Впоследствии многие руководители политической полиции указывали на бессистемность работы КРО. Веской причиной для этого была невозможность организации упорядоченной агентурной работы в связи с подчинением КРО постоянно менявшим дислокацию в ходе боевых действий штабам. Учреждение КРО не исключило полицейские структуры из противодействия вражескому шпионажу [Потёмкин, 2019а, с. 61—62].

Накануне войны начальники ЖПУЖД получили телеграммы из штаба Отдельного корпуса жандармов, уведомлявшие их о том, что, согласно параграфу 9 Положения о подготовительном к войне периоде, на них возлагаются обязанности «...задерживать лиц, подозреваемых в шпионстве...» [Потемкин, 2019б, с. 109].

В годы противостояния Российской империи со странами Тройственного союза сведения, относившиеся к контрразведке, общая полиция и ЖПУЖД передавали в губернские жандармские управления (ГЖУ). За несколько месяцев до начала войны ГЖУ в структуре МВД обрели статус руководящих местных центров ведения работы с негласными осведомителями в политических организациях и в криминальных кругах. Произошло это вследствие того, что 20 февраля 1914 года практически все ранее осуществлявшие координацию сыскных действий районные охранные

отделения (РОО) были упразднены. Сохранены были только Кавказское, Туркестанское и Восточно-Сибирское РОО «ввиду обслуживания ими отдаленных окраин Российской империи». Важную роль жандармы ГЖУ играли и в контрразведке. Состоявшие в КРО жандармские офицеры числились в списках ГЖУ и считались откомандированными в распоряжение Главного управления Генерального штаба и штабов военных округов по принадлежности [Карпова, 2012, с. 144—145].

Таким образом, контрразведывательная деятельность осуществлялась военным ведомством во взаимодействии с МВД. Полицейский опыт агентурной работы оказался востребован в условиях шпионской активности государств-противников. 25 декабря 1910 года начальники жандармских управлений получили циркуляр № 119955, подписанный директором Департамента полиции МВД Н. П. Зуевым, согласно которому наряду с политической и криминальной агентурой жандармам надлежало приобрести осведомителей, способных добывать сведения об актах вражеского шпионажа. Жандармским офицерам была разъяснена их роль в контрразведывательной деятельности, которая, несмотря на главенство военного ведомства в этом направлении, не должна была сводиться исключительно к исполнительным функциям. От жандармского начальства требовалось проявление инициативы и самостоятельности в выборе розыскных приемов для решения поставленных задач [ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 2, л. 42—43 об.].

Роль ЖПУЖД в сотрудничестве с КРО заключалась в добывании в пределах стальных магистралей сведений о лицах, осуществлявших скрытый сбор информации в пользу врага на территории Российской империи, а также в проведении задержаний лиц, заподозренных в шпионаже при их выявлении на подведомственных участках «чугунки».

3.2. Цели вражеского шпионажа на российских железных дорогах

За четыре месяца и один день до объявления Австро-Венгрией войны Сербии Отдельный корпус жандармов 27 марта 1914 года направил в адрес начальников ЖПУЖД циркулярное распоряжение об усилении наблюдения в связи со шпионской активностью германских разведчиков в пределах железных дорог. По той же причине отдел военных сообщений Главного управления Генерального штаба обратился к Управлению казенных железных дорог Министерства путей сообщения с просьбой «о принятии надлежащих мер со стороны железнодорожной администрации» [ГАРФ, ф. 76, оп. 1, д. 35, л. 17—17 об.]. Для понимания того, какого рода сведения являлись целью немецких шпионов, к документу был приложен перечень под наименованием «Требуемые от агентов сведения для сообщения в Познанское разведывательное бюро по железнодорожным вопросам». Интерес указанного разведывательного органа противника представляла

информация о наличии секретных депо на пограничных пунктах, о транспортных артиллерийских боеприпасов и перевозках орудий крупного калибра. Также ставилась задача доставлять планы станций, мостов, расположения путей и их профили, циркуляры, приказы (желательно подлинники), графики дорог, сведения о пропускной способности железнодорожных участков [ГАРФ, ф. 76, оп. 1, д. 35, л. 18].

Инструкция для военных разведчиков Австро-Венгрии, распространявшаяся для ознакомления среди чинов ЖПУЖД, в сравнении с аналогичным немецким документом отличалась большей подробностью. Эвиденцбюро требовало от своих служащих в пределах назначенных районов добывать сведения о распределении, размещении и составе всех воинских команд, жандармов, пограничной стражи, магазинов и военных построек; о состоянии и подвижном составе железных дорог; о действовавших телеграфных и телефонных линиях и о прокладке новых; о складах железнодорожных, телеграфных и телефонных материалов; об увеличении железнодорожных станций; доставлять фотографии комендантов и иных высших чинов «с указанием их способностей». Кроме того, ставились задачи «подробного исследования политического движения, насколько оно касается приготовления к войне», а также раскрытия лиц, причастных к разведке против Австро-Венгрии, и доставления описаний их внешнего вида или фотографий. [ГАРФ, ф. 76, оп. 1, д. 196, л. 4—6]. Примечательно, что в уже упомянутом циркуляре Департамента полиции обозначалось, что именно Австро-Венгрия, а не Германия, в предвоенное время проявляла в Российской империи наибольшую шпионскую активность [ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 2, л. 42—43 об.].

В отношении железной дороги интерес противника составляли сведения, которые, во-первых, позволяли прогнозировать направления переброски войск, время их сосредоточения; во-вторых, раскрывали уязвимости железнодорожной инфраструктуры, использование которых создавало условия для дезорганизации перевозки живой силы и снабжения. Наиболее удобным способом фиксации расположения железнодорожных объектов, особенностей местности, по которой проходили пути, в рассматриваемый период была фотосъемка. Сделанные шпионами фотографии анализировались военным руководством противника, принимались во внимание в ходе выработки решений.

3.3. Надзор жандармской полиции за ограничением фотосъемок в пределах железных дорог

Проблема недопущения рекогносцировок противника в пределах железных дорог Российской империи обострилась в начале XX века. Будущие антагонисты по Первой мировой войне заблаговременно начали изучать железнодорожную сеть. Подтверждением этому является направле-

ние 26 марта 1903 года заведующим передвижением войск по железным дорогам и водным путям Варшавского района в адрес начальника Санкт-Петербургского ЖПУЖД регламента допуска для ознакомления с участками дороги «во избежание возможности появления на линиях железных дорог с целью производства рекогносцировок под видом офицеров лиц, не только не уполномоченных, но и совершенно посторонних». Согласно установленным правилам осуществлять изучение местности в пределах железной дороги офицеры заинтересованных частей могли только после получения соответствующего разрешения штаба округа [ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 2, л. 2—3]. Такое ужесточение режима секретности на железных дорогах было еще более примечательно в контексте того, что в 1897 году Департамент полиции давал разъяснение начальникам ГЖУ, в соответствии с которым отдельные фотографические общества на основании утвержденных МВД уставов имели право производить фотографические работы в России повсеместно, за исключением определенных командованиями военных округов стратегически значимых мест [ГАРФ, ф. 76, оп. 1, д. 3, л. 28]. Очевидно, что сами фотографы, тем более имевшие преступный умысел, не проявляли инициативы для выяснений, относится ли интересующий их объект к категории запрещенных к съемке. Кроме того, жандармская переписка содержит упоминания задержаний лиц, в том числе иностранных подданных, уличенных в фотографировании железнодорожных объектов, однако отпущенных в связи с объяснением, что снимки были сделаны «на память и для забавы» [ГАРФ, ф. 127, оп. 1, д. 36, л. 3—3 об.]. С уверенностью можно сделать вывод о том, что к вопросу допущения фотосъемки путей и железнодорожной инфраструктуры полицейские власти в начале XX века стали подходить гораздо более осторожно.

Наряду с военными и железнодорожной полицией приказ повысить бдительность и пресекать попытки фотографирования путей получили железнодорожные служащие. Например, 24 июня 1913 года начальник Юго-Западных железных дорог В. П. Шмит сделал соответствующее указание, отметив, что борьба со шпионажем «...требует, чтобы подлежащие железнодорожные агенты оказывали жандармской полиции содействие и немедленно сообщали ближайшим представителям ее о появлении в полосе отчуждения или вблизи ее лиц с целью производства разведок» [ГАРФ, ф. 76, оп. 1, д. 44, л. 44].

Имели место случаи, когда руководители жандармской железнодорожной полиции проявляли чрезмерное рвение, стремясь не допустить того, чтобы фотоснимки оказались в руках противника. Так, начальник Московско-Брестского ЖПУЖД обратился в управление Московско-Брестской железной дороги с требованием передать ему для уничтожения негативы и фотографические снимки мостов и путепроводов, за что получил вну-

шение от штаба Отдельного корпуса жандармов о недопустимости таких указаний [ГАРФ, ф. 77, оп. 1, д. 6, л. 5—6].

Нередко для оправдания своего присутствия вблизи железных дорог иностранные шпионы использовали незамысловатые, но оригинальные легенды прикрытия. Так, в 1914 году на территории Российской империи часто стали встречаться туристы, которые при выяснении цели их следования и причин нахождения рядом с важными объектами сообщали, что ими было заключено пари, условиями которого были совершение пешего кругосветного путешествия и добывание средств к существованию исключительно за счет продажи сделанных в пути фотоснимков. Проверка такого рода разъяснений, как правило, показывала, что «путешественники» пользовались железнодорожным транспортом, вели разгульный образ жизни, не демонстрируя ограниченности в средствах. Зачастую они, очевидно, достигнув истинных целей своего пути, прерывали путешествие, получали от консулов своих государств деньги для возвращения на родину [ГАРФ, ф. 76, оп. 1, д. 196, л. 7—8].

В 1916 году проявила себя еще одна закономерность, вызвавшая у МВД подозрения. Губернаторам стали поступать от разных лиц ходатайства о разрешении открытия фотографических заведений при станциях железных дорог и производства фотографических снимков в местностях, прилегающих к железнодорожным линиям. Многочисленность таких обращений в течение ограниченного временного периода давала основания предполагать, что они были скоординированы и преследовали единый замысел: «В мирное время подобного явления, по свидетельству названных начальств, не наблюдалось. Поэтому представляется очевидным, что во всех случаях возбуждения означенных ходатайств просителями преследуются особые цели, имеющие несомненную связь с вопросами государственной обороны». На открытие фотографических заведений был наложен запрет, деятельность уже существовавших было предписано прекратить, а за лицами, ранее получившими разрешение или ходатайствовавшими об этом, надлежало организовать надзор [ГАРФ, ф. 59, оп. 1, д. 397, л. 22].

3.4. Жандармское наблюдение в отношении привлекавшихся к шпионажу лиц

Цели шпионажа достигались противником во многом благодаря вербовке агентов штатными служащими иностранных разведок. Присутствие осведомителей в пределах железнодорожной инфраструктуры не должно было вызывать подозрений у военных, жандармской полиции и железнодорожников. Соответственно, приобретались они в сложившейся вокруг железной дороги социальной среде.

К категории лиц, наиболее охотно выполнявших шпионские функции, относились военнопленные, чей труд использовался на железнодорожных



стройках. Офицеры и нижние чины Германии, Австро-Венгрии и Османской империи, находясь в неволе, имели идейный стимул приносить пользу своей стране. Мало кто из них получал задания от иностранных разведок, однако, вернувшись домой, военнопленный, способный подробно рассказать об увиденном в России, мог стать ценным источником информации.

Здесь необходимо отметить, что задолго до начала Первой мировой войны применение труда иностранцев на железных дорогах было сильно ограничено. В соответствии с постановлением Министерства путей сообщения от 22 февраля 1884 года иностранные подданные и лица, «не владеющие в достаточной степени русским языком», не должны были допускаться для замещения руководящих должностей, кроме чинов правлений частных железных дорог [ГАРФ, ф. 77, оп. 1, д. 4, л. 7—8]. Департамент полиции направлял в адрес ЖПУЖД разъяснение о том, что артели иностранных подданных к работам должны были допускаться при условии установления за ними жандармского надзора [ГАРФ, ф. 77, оп. 1, д. 4, л. 9]. Применение труда военнопленных в годы Первой мировой войны было обусловлено необходимостью осуществления масштабных работ по ремонту, расширению путей и строительству новых линий в условиях дефицита рабочей силы. Принимавшиеся на железных дорогах правила о применении труда военнопленных регламентировали их жизнь таким образом, чтобы предупредить побег и лишить свободы передвижения и возможности увидеть что-либо, кроме места содержания и участка, на котором осуществлялись работы. Обеспечивался такой режим жандармским наблюдением и охранной службой стражников и ополченцев [ГАРФ, ф. 76, оп. 1, д. 261, л. 2 об. —7]. От германских и австрийских военнопленных было запрещено принимать телеграммы. На жандармов возлагалась обязанность пресекать их попытки передач телеграмм через лиц, выражавших готовность стать посредниками [ГАРФ, ф. 59, оп. 1, д. 294, л. 20а]. Такой запрет был связан с недопустимостью возникновения утечки сведений о состоянии железных дорог или о перевозках, которые могли способствовать военному успеху противника.

Не только военнопленные, но и иностранцы, чье присутствие на станциях раньше виделось обыденным, стали объектом подозрения в шпионаже. Например, секретным приказом от 6 июня 1916 года по Брянскому отделению Московско-Киевского ЖПУЖД китайцам, осуществлявшим торговлю вразнос, запрещался проход в полосу железнодорожного отчуждения и в особенности вступление в разговоры с нижними чинами и офицерами при проходе воинских и санитарных поездов. Обосновывалось такое решение тем, что характер деятельности китайцев и бродячий образ жизни позволял им «входить в сношение с воинскими чинами, не навлекая



подозрения», а ввиду распространения в Китае германской пропаганды деятельность торговцев признавалась «небезопасной в отношении военного шпионства» [ГАРФ, ф. 76, оп. 1, д. 144, л. 17—17 об.].

В рассматриваемый период железная дорога становилась местом притяжения детей, оставшихся без попечения родителей или искавших приключений в круговороте событий военного времени. Прибывавшие к воинским эшелонам мальчики вызвали сострадание у следовавших на фронт нижних чинов, многие из которых сами вынуждены были покинуть семьи. Вследствие этого дети пользовались покровительством солдат, утаивавших их, и следовали вместе с воинскими эшелонами. Явление это приняло столь массовый характер, что 29 августа 1916 года штаб главнокомандующего армиями Западного фронта получил указание Генерального штаба о «безусловном воспрещении допуска беглых мальчиков, не имеющих при себе никаких документов, в воинские и товарные поезда» и установлении строгого надзора за отсутствием таковых на узловых станциях. Объяснялось это распоряжение тем, что мальчики могли оказаться засланными неприятелем шпионами [ГАРФ, ф. 76, оп. 1, д. 212, л. 132]. Насколько оправданным было такое подозрение военного руководства к детям и не являлось ли оно проявлением захлестнувшей страну шпиономании? Немецкие военные действительно использовали детей для шпионажа на железных дорогах. Например, российской военной разведке удалось получить информацию об организации в оккупированной Варшаве школы малолетних шпионов, в которую набирались мальчики и девочки. Прощедшие обучение засылались в Россию под видом беженцев для сбора сведений на станциях вблизи Санкт-Петербурга. В некоторой степени задачу выявления малолетних шпионов облегчал их единообразный внешний вид: мальчики получали в разведшколе черное ученическое пальто или черную куртку; девочки — черное широкое пальто, платье, платок и ботинки на пуговицах того же цвета [ГАРФ, ф. 59, оп. 1, д. 730, л. 2].

Военнопленные, иностранные граждане, не принимавшие участия в боевых действиях, и дети являлись наиболее активно вовлекаемыми в шпионаж категориями. Однако вражеские разведывательные службы не ограничивались работой с ними, стремясь заполучить необходимые сведения вербовкой разных лиц. Имелись прецеденты использования в шпионской деятельности даже представителей Красного креста [ГАРФ, ф. 495, оп. 8, д. 8, л. 102—102 об.]. Особый интерес относительно привлечения к шпионской деятельности для противников представляли железнодорожные служащие, например путевые контролеры, которые по роду своей деятельности много перемещались по железным дорогам, при этом не навлекая на себя подозрений [ГАРФ, ф. 59, оп. 1, д. 497, л. 28].

3.5. Контрразведывательное обеспечение перемещений официальных лиц иностранных государств

Задачи по добыче сведений ставились не только перед штатными чинами разведывательных служб иностранных государств и приобретенными ими агентами. Уникальные возможности для ведения шпионской деятельности имели дипломаты, а также лица, получившие официальное разрешение на перемещения.

После войны 1904—1905 годов контрразведка не могла обойти вниманием передвижения офицеров японской армии по территории Российской империи. 31 августа 1907 года начальнику Московско-Рижского ЖПУЖД поступило указание о принятии необходимых мер сопровождения генерал-майора Утияма и майоров Муто и Такаянаги в связи с получением ими разрешения в качестве частных лиц предпринять путешествие из Санкт-Петербурга в Туркестанский край [ГАРФ, ф. 77, оп. 1, д. 819, л. 45]. Начальникам отделений указанного управления было передано уведомление о том, что они сразу после выезда японцев из Орла получают условную телеграмму: «следуют поездом № в вагоне такого-то класса» [ГАРФ, ф. 77, оп. 1, д. 819, л. 58].

Исторически дипломатическим прикрытием пользовались и профессиональные шпионы, имевшие к ведомствам иностранных дел лишь формальное отношение. Статус дипломатов создавал определенные трудности для контрразведывательных органов в части наложения ограничений и проведения проверочных мероприятий.

Секретная переписка содержит факты жандармского наблюдения за чинами австро-венгерских консульств, следовавшими железнодорожным транспортом через Москву в Петроград в ноябре 1914 года [ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 75, л. 193]. В это же время жандармская железнодорожная полиция сопровождала перемещавшихся из Баку в Петроград для дальнейшего убытия через Финляндию в Константинополь бакинского и рештского консулов Османской империи Кемаля-Бея и Рефат-Бея [ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 75, л. 195]. Необходимо отметить, что после начала Первой мировой войны для раскрытия участия консулов вражеских стран в сборе сведений принимались беспрецедентные меры. Командующий Отдельного корпуса жандармов В. Ф. Джунковский уведомил финляндского генерал-губернатора Ф.-А. А. Зейна о том, что при выезде из России германских консулов все имевшиеся при них бумаги будут осматриваться «с соблюдением особой вежливости» для изъятия шифров и «представляющей интерес переписки» [ГАРФ, ф. 495, оп. 9, д. 1, л. 2].

4. Заключение = Conclusions

В системе органов контрразведки Российской империи накануне и в годы Первой мировой войны ЖПУЖД занимали важное место ввиду



значимости железнодорожного транспорта в перевозке войск и в их снабжении. Деятельность ЖПУЖД по направлению борьбы со шпионажем направлялась ГЖУ, непосредственно взаимодействовавшими с органами военной контрразведки.

Упомянутый циркуляр директора Департамента полиции МВД Н. П. Зуева от 25 декабря 1910 года, в котором жандармским начальникам передавалась воля корпусного руководства возложить на них выполнение контрразведывательных задач, кроме обоснования необходимости такого шага, содержал следующее наставление: «...участие чинов жандармского ведомства в контрразведывательной деятельности отнюдь, однако, не должно отражаться на успешном выполнении ими прямых своих обязанностей по ведению политического розыска...» [ГАРФ, ф. 126, оп. 1, д. 2, л. 42—43 об.]. Борьба со шпионажем не отменяла выполнения жандармами на железных дорогах их обязанностей общей и политической полиции. Таким образом, одновременно три сложных направления обеспечения государственной и общественной безопасности были возложены на ЖПУЖД. Кроме того, очевидным фактором, осложнявшим борьбу со шпионажем, был масштаб железнодорожной сети, представлявшей собой систему с множеством уязвимых мест, поражение которых могло парализовать транспортировку живой силы, вооружения и снабжения.

Неудачи на фронте и острота социально-политического кризиса в Российской империи в рассматриваемый период имели характер взаимосвязанных проблем колоссальной глубины. В условиях разложения основ государства отдельные элементы его аппарата не могли изменить общего хода событий. В условиях Великого отступления 1915 года, последовавшей дезорганизации перевозок и управления на железнодорожном транспорте ЖПУЖД были лишены возможности устранять все многообразные угрозы на вверенных участках.

Заявленный вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.	Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.
---	---

Источники и принятые сокращения

ГАРФ — Государственный архив Российской Федерации. Ф. 59 (Московское жандармское полицейское управление железных дорог). Оп. 1. Д. 294, 397, 497, 730; Ф. 76 (Московско-Киевское жандармское полицейское управление железных дорог). Оп. 1. Д. 3, 35, 44, 144, 196, 212, 261; Ф. 77 (Московско-Рижское жандармское полицейское управление железных дорог). Оп. 1. Д. 4, 6, 819; Ф. 126 (Петроградское жандармское полицейское управление железных дорог). Оп. 1. Д. 2, 75; Ф. 127 (Жандармское поли-



цейское управление Северо-Западных железных дорог). Оп. 1. Д. 36 ; Ф. 495 (Жандармское полицейское управления Финляндских железных дорог). Оп. 8. Д. 8; Оп. 9. Д. 1.

Литература

1. *Батюшин Н. С.* Тайная военная разведка и борьба с ней / Н. С. Батюшин. — Москва : X-history, 2002. — 259 с. — ISBN 5-86490-125-5.
2. *Вальтер Н.* Тайные силы : интернациональный шпионаж и борьба с ним во время мировой войны и в настоящее время / Н. Вальтер. — Киев : Мария, 2015. — 589 с.
3. *Вудхолл Э.* Разведчики мировой войны / Э. Вудхолл. — Москва : Воениздат, 1938. — 144 с.
4. *Едигаров А. Г.* Взаимодействие контрразведывательных отделений Главного управления Генерального штаба Военного министерства с органами политического сыска в канун и ходе Первой мировой войны / А. Г. Едигаров // Общество и право. — 2009. — № 5 (27). — С. 93—95.
5. *Зданович А. А.* «Дело Мясоедова»: новый этап изучения или бег по кругу / А. А. Зданович // Новейшая история России. — 2014. — № 3. — С. 234—247.
6. *Зданович А. А.* Деятельность иностранных разведок в России во время Первой мировой войны / А. А. Зданович // Клио. — 2016. — № 1 (109). — С. 167—173.
7. *Зданович А. А.* Контрразведка царской России в Первой мировой войне: организационные и правовые проблемы функционирования / А. А. Зданович // Великая война. Сто лет: издание подготовлено к съезду Российского военно-исторического общества 19 апреля 2014 г. — Москва ; Санкт-Петербург : Нестор-История, 2014. — С. 39—51.
8. *История Первой мировой войны 1914—1918 гг.* / ред. А. Ф. Ростунов. — Москва : Наука, 1975. — Т. 1—2.
9. *Карпова Н. А.* К истории упразднения районных охранных отделений Департамента полиции МВД России / Н. А. Карпова // Наука и школа. — 2012. — № 1. — С. 142—146.
10. *Касьянов А. В.* Взаимодействие МВД Российской империи с органами военной контрразведки накануне и в годы Первой Мировой войны / А. В. Касьянов // Бизнес в законе. — 2014. — № 2. — С. 131—134.
11. *Орлов В. Г.* Двойной агент : записки русского контрразведчика / В. Г. Орлов. — Москва : Современник, 1998. — 349 с.
12. *Потёмкин И. А.* Контрразведывательная деятельность полиции в структуре безопасности государства накануне и в годы Первой мировой войны / И. А. Потёмкин // Российская полиция: три века служения Отечеству : сборник статей Юбилейной международной научной конференции. — 2019. — С. 55—70.
13. *Потёмкин И. А.* Основные направления деятельности и взаимодействия жандармских полицейских управлений железных дорог в годы Первой Мировой войны / И. А. Потёмкин // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России. — 2019. — № 4 (52). — С. 103—112.
14. *Россель Ч.* Разведка и контрразведка / Ч. Россель. — Москва : Воениздат, 1938. — 86 с.
15. *Сейдаметов Д.* Германо-австрийская разведка в царской России / Д. Сейдаметов, Н. Шляпников. — Москва : Воениздат, 1939. — 72 с.
16. *Томсон Б.* Шпионаж во время войны / Б. Томсон. — Москва : Государственное социально-экономическое издательство, 1938. — 184 с.



17. Устинов С. М. Записки начальника контрразведки / С. М. Устинов. — Белград : Всеславянский книжный магазин М. И. Стефанович и Ко, 1922. — 146 с.

18. Шидловский Л. Д. Российская контрразведка накануне и в Первой мировой войне / Л. Д. Шидловский // Академический вестник войск национальной гвардии Российской Федерации. — 2019. — № 4. — С. 50—56.

Статья поступила в редакцию 08.10.2023,
одобрена после рецензирования 06.12.2023,
подготовлена к публикации 20.12.2023.

Material resources

GARF — *State Archives of the Russian Federation*. F. 59. F. 76. F. 77. F. 126. F. 127. F. 495. (In Russ.).

References

Batyushin, N. S. (2002). *Secret military intelligence and the fight against it*. Moscow: X-history. 259 p. ISBN 5-86490-125-5. (In Russ.).

Edigarov, A. G. (2009). Interaction of counterintelligence departments of the Main Directorate of the General Staff of the Ministry of War with political intelligence agencies on the eve and during the First World War. *Society and Law*, 5 (27): 93—95. (In Russ.).

Karпова, N. A. (2012). On the history of the abolition of district security departments of the Police Department of the Ministry of Internal Affairs of Russia. *Science and school*, 1: 142—146. (In Russ.).

Kasyanov, A. V. (2014). Interaction of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Empire with military counterintelligence agencies on the eve and during the First World War. *Business in Law*, 2: 131—134. (In Russ.).

Orlov, V. G. (1998). *Double agent: notes of a Russian counterintelligence officer*. Moscow: Sovremennik. 349 p. (In Russ.).

Potemkin, I. A. (2019). Counterintelligence activities of the police in the state security structure on the eve and during the First World War. In: *Russian police: three centuries of service to the Fatherland: collection of articles of the Anniversary International Scientific Conference*. 55—70. (In Russ.).

Potemkin, I. A. (2019). Main directions of activity and interaction of gendarme police departments of railways during the First World War. *Bulletin of the All-Russian Institute for Advanced Training of Employees of the Ministry of Internal Affairs of Russia*, 4 (52): 103—112. (In Russ.).

Rossel, Ch. (1938). *Intelligence and counterintelligence*. Moscow: Voenizdat. 86 p. (In Russ.).

Rostunov, A. F. (ed.). (1975). *History of the First World War 1914—1918*. Moscow: Science. 1—2. (In Russ.).

Seydametov, D., Shlyapnikov, N. (1939). *German-Austrian intelligence in Tsarist Russia*. Moscow: Military Publishing House. 72 p. (In Russ.).

Shidlovsky, L. D. (2019). Russian counterintelligence on the eve and in the First World War. *Academic Bulletin of the National Guard Troops of the Russian Federation*, 4: 50—56. (In Russ.).

Thomson, B. (1938). *Espionage during the war*. Moscow: State Socio-Economic Publishing House. 184 p. (In Russ.).



- Ustinov, S. M. (1922). *Notes of the head of counterintelligence*. Belgrade: All-Slavic bookstore M. I. Stefanovich and Co. 146 p. (In Russ.).
- Walter, N. (2015). *Secret forces: international espionage and the fight against it during the World War and at the present time*. Kyiv: Maria. 589 p. (In Russ.).
- Woodhall, E. (1938). *Scouts of the World War*. Moscow: Military Publishing House. 144 p. (In Russ.).
- Zdanovich, A. A. (2014). “The Myasoedov Case”: a new stage of study or running in circles. *Contemporary history of Russia*, 3: 234—247. (In Russ.).
- Zdanovich, A. A. (2014). Counterintelligence of Tsarist Russia in the First World War: organizational and legal problems of functioning. In: *The Great War. One hundred years: publication prepared for the congress of the Russian Military Historical Society on April 19, 2014*. Moscow; St. Petersburg: Nestor-History. 39—51. (In Russ.).
- Zdanovich, A. A. (2016). Activities of foreign intelligence services in Russia during the First World War. *Clio*, 1 (109): 167—173. (In Russ.).

*The article was submitted 08.10.2023;
approved after reviewing 06.12.2023;
accepted for publication 20.12.2023.*