

Литература

1. Анисимова Л.Ю. Эволюция репродуктивной и хозяйственно-бытовой функций русской крестьянской семьи в 1920-е гг. (На примере Приенисейского региона). Красноярск: изд-во КрасГАСА, 2005. С. 38-41.
2. Anisimova L.U., Severyanov M.D. Abortion as a Means of Family Planning in Russia in the First Quarter of the Twentieth Century // Journal of Siberian Federal University. Humanities Social Sciences. 2013. Vol. 7. P. 1066-1074.
3. Филлипс Ч. Феминизм и семья: историко-социологический анализ. М.: Грааль, 2002. 176 с.
4. Новиков С.Г. Воспитание половой морали советской молодежи: ретроспективный взгляд на дискуссии 1920-х гг. // Историко-педагогический журнал. 2012. № 3. С. 161-171.
5. Коллонтай А.М. Дорога к крылатому Эросу // Молодая гвардия. 1923. № 3. С. 111-124.
6. Коллонтай А.М. Семья в коммунистическом обществе. Одесса, 1919. С. 15.
7. Кон И.С. Клубничка на березке. Сексуальная культура в России. М.: Время, 2010. С. 54.
8. Calverton V.F. The bankruptcy of marriage. New York: The Macaulay Company, 1928. P. 249.
9. Halle F. Woman in Soviet Russia. N.Y.: Viking Press, 1935. P. 139.
10. Hindus M. Humanity Uprooted [Электронный ресурс]. N.Y.: Jonathan Cape and Harrison Smith, 1929. URL. <http://www.unz.org/Pub/HindusMaurice-1931-00119?View=PDF> (дата обращения: 18.02.2016).
11. Живов М.С. Глазами иностранцев 1917–1932. М.: Гослитгиздат, 1932. С. 263.
12. Baker R. The Menace Bolshevism. Detroit: Liberty Bell Publishers, 1919. P. 28.
13. Solomon S. The Red War on the Family. Copyright, 1922, by Samuel Solomon, Washington, D.C. Press of // J.J. Little & Ives Company. New York, 1923. P. 80. USA.
14. Преображенский Е.А. О морали и классовых нормах. М.; СПб.: ГИЗ, 1923. 120 с.
15. Сорокин П. Страницы из русского дневника // Рубеж: альманах соц. исслед. Сыктывкар, 1991. С. 67.
16. Антонов А.И., Медков В.М. Социология семьи. М., 1996. С. 7-10.
17. Северьянов М.Д. НЭП и современность: полемические заметки. Красноярск, 1991. С. 137-168.
18. Вольфсон С.Я. Социология брака и семьи. Минск, 1929. С. 375.

УДК 340 (09):571.54/55

Жандармерия Забайкальской железной дороги: историко-правовые аспекты

А.В. Вейт

Байкальский государственный университет, ул. Ленина 11, Иркутск, Россия
zashita_chita@mail.ru

Статья поступила 12.09.2016, принята 28.10.2016

Делается глубокий экскурс в историю создания и деятельности жандармских полицейских управлений на российской железной дороге. Большое внимание уделено структуре жандармских участков, их номенклатуре, порядку замещения должностей. Статья имеет краеведческое значение и представляет часть дореволюционной истории Забайкальского края, в частности государственную политику по обеспечению общественной безопасности на железной дороге в историко-правовом аспекте. Основной целью работы является исследование истории органов жандармерии Забайкальского края с момента их организации в конце XIX в. до 1917 г.

Ключевые слова: жандармерия; Отдельный корпус жандармов; Забайкальская железная дорога; Устав железных дорог.

Gendarmerie of Trans-Baikal railway: historical and legal aspects

A.V. Veit

Baikal State University; 11, Lenin St., Irkutsk, Russia
zashita_chita@mail.ru

Received 12.09.2016, accepted 28.10.2016

The article represents a deep excursion into the history and development of the gendarme police railway departments at Russian Railways. A great attention is paid to the structure of the gendarmerie stations, their nomenclature, and procedure for filling positions. The article is of a value of regional studies and represents a part of pre-revolutionary history of Zabaikalsky Krai and state policy on public security maintenance on a railway in a historical and legal aspect in particular.

Keywords: gendarmerie; Special Corps of Gendarmes; Trans-Baikal Railway; charter of railways.

История политической полиции Российской империи изучена недостаточно, однако активность реформирования современных органов полиции заставляет вновь обратиться к изучению правового статуса, структуры и компетенции органов жандармерии на примере органов жандармского полицейского управления Забайкальской железной дороги. Основной целью работы является исследование дореволюционной истории органов жандармерии Забайкальского края и причин их упразднения.

В 1826 г. по велению императора Николая I был сформирован Отдельный корпус жандармов, состоящий в военном ведомстве. В дальнейшем этот орган подвергся значительным структурным изменениям. В составе корпуса образовался временный жандармский эскадрон, на составление которого в 1846 г. были обращены чины столичных дивизионов и команд.

С дальнейшим развитием железнодорожного транспорта в России, в 1860-е гг., создается целая сеть железнодорожной полиции, находившейся в ведении министерства путей сообщения до декабря 1866 г. В 1866 г. полицейские управления на железных дорогах стали именоваться жандармскими полицейскими управлениями железных дорог (ЖПУЖД).

30 марта 1899 г. приказом № 26 по Отдельному корпусу жандармов, на основании приказа № 70 от 11 марта 1899 г. по Военному ведомству, образовано полицейское управле-

ние Сибирской железной дороги. Основная цель его создания — осуществление жандармского полицейского надзора на строящейся Забайкальской железной дороге, от пристани Мысовой на восточном берегу Байкала до Сретенска и на двух ветках — к р. Селенге и маньчжурской границе. В состав управления вошли две железные дороги, Забайкальская и Кругобайкальская [1, л. 32].

Согласно приказу № 1 по Забайкальскому жандармско-полицейскому управлению от 1 июня 1899 г. в составе управления было организовано шесть отделений: Забайкальское, Верхнеудинское, Яблоновское, Читинское, Сретенское, Карымское. Штаб-квартира Читинского отделения располагалась в Чите [2, л. 1-2].

Приказом № 7 от 16 июля 1905 г. по Отдельному корпусу жандармов Читинское отделение Забайкальского жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги было переименовано в Читинское отделение Забайкальского жандармского полицейского управления Забайкальской железной дороги [3, л. 9].

Жандармский полицейский участок на Забайкальской дороге имел следующую структуру. Отделение возглавлял начальник, в подчинении которого состояли вахмистр и 15 унтер-офицеров [4, с. 21-22]. Вахмистр назначался для ближайшего руководства унтер-офицерами отделения и являлся помощником начальника отделения по заведыванию нижними чинами [2, л. 3]. Представляется

интересным, что в 1913 г. численность унтер-офицеров была увеличена до 20, а к 1916 г. — до 30 чел. [5, л. 1; 6, л. 17].

Начальником отделения был назначен прикомандированный к штабу Отдельного корпуса жандармов ротмистр Ребиндер [1, л. 2].

Согласно предписанию штаба Отдельного корпуса жандармов от 3 марта 1899 г. № 1500 и приказу по управлению от 3 марта 1899 г. № 3, в штат отделения для укомплектования нижними чинами принимались на службу уволенные в запас гвардейские и армейские фельдфебели, вахмистры, унтер-офицеры и фейерверкеры. В частности, были приняты Семен Кашиков, Фадей Пшеничников, Михаил Плужников, Федор Горелов, Давыд Гордиенко, Степан Никитин, Мартирий Плешаков, Андрей Назаров, Иван Выморов, Александр Головакин, Кирилл Сажнев, Василий Архипов, Петр Иванов [7, л. 4].

К кандидатам предъявлялись довольно жесткие требования: они должны быть грамотны, физически развиты и выносливы, обязаны досконально знать Общий устав железных дорог, правила технической эксплуатации, владеть некоторыми железнодорожными профессиями. В случае необходимости унтер-офицеры должны были уметь телеграфировать, разогреть паровоз, развести пары, вывести паровоз из депо, подвести к крану и набрать воды, проделать все положенные маневры, взять состав и вести поезд. Освоение железнодорожных профессий поощрялось.

Начальник отделения в целях инструктирования и контроля отправления охранной службы унтер-офицерскими стражниками и железнодорожными служащими обязан был проверять на местах несение службы, объезжать подведомственный ему район не реже одного раза в две недели, и притом непременно с товарными или воинскими поездами. О результатах проверки начальник отделения еженедельно подробно докладывал начальнику управления. В случаях крушения поездов, взрывов железнодорожного полотна или других несчастий, связанных с

воинскими поездами особой важности, начальник немедленно выезжал на место происшествия и лично проводил дознание, о случившихся происшествиях немедленно телеграфировал командиру Отдельного корпуса жандармов, в департамент полиции, главноначальствующему полосы отчуждения и губернатору [8, л. 256].

В каждое отделение назначался вахмистр. Он выбирался из числа опытных унтер-офицеров, которые прослужили в корпусе жандармов на сверхсрочной службе не менее шести лет [1, л. 3]. Обязанности вахмистра включали соблюдение порядка в отделении, контроль за поведением унтер-офицеров и точным исполнением ими своих обязанностей, проведение наряда на службу нижним чинам отделения, ежедневный доклад начальнику отделения обо всем случившемся в отделении, о нуждах и просьбах унтер-офицеров, о совершенных ими проступках, доведение до унтер-офицеров приказаний начальника отделения [1, л. 42 об.]. Таким образом, можно говорить о том, что вахмистр являлся ближайшим помощником начальника по руководству унтер-офицерами отделения.

Унтер-офицеры назначались на станции по одному или по несколько. Если на станцию назначалось по два и более унтер-офицера, то один из них приказом по управлению назначался старшим и обязан был следить за порядком, вести на службу наряд подчиненных чинов, помогать младшим унтер-офицерам в изучении службы в корпусе, заниматься служебной перепиской, проводить осмотр своего участка, вести дознание. Результаты дознания отражались в протоколе. Протокол по уголовным делам назывался полицейским, а протоколы, составляемые при нарушении законов о перевозке пассажиров, грузов, багажа и скота, — коммерческими [1, л. 3, 24].

Исследованные материалы позволяют представить обязанности унтер-офицеров следующим образом:

– охрана внешнего порядка, спокойствия, благочиния и безопасности на железной дороге;

- предупреждение и пресечение преступлений и проступков;
- расследование совершенных преступлений и проступков;
- преследование виновных перед судом.

Унтер-офицер должен был знать в лицо штатных и внештатных служащих отделения, проживающих у них родственников и прислугу, буфетосодержателей с прислугой, собственников домов, фабрик, усадеб, расположенных вблизи полосы отчуждения, а также жилые и нежилые помещения и сооружения; кроме того, быть осведомлен о состоянии железнодорожного пути, о точных границах уездов, волостей, участков судей и следователей, знать местожительство прокуроров, участковых чинов полиции и судебных властей.

Унтер-офицеру надлежало обходить свой участок не менее двух раз в месяц и обращать внимание на ледники, колодцы, мосты и всякого рода сооружения как на полотно дороги, так и вблизи полосы отчуждения, а также особое внимание — на производящиеся земляные работы; обо всем замеченном докладывать начальнику отделения. Офицер жандармерии получал приказания от начальника отделения, а также исполнял письменные и устные поручения представителей прокурорского надзора, мировых судей и судебных следователей (по делам, находящимся в производстве).

Жандармские чины могли быть привлечены к ответственности за неправильные действия и злоупотребления при производстве дознаний только непосредственным начальством. Прокуратура могла делать об этом сообщения, а в случае недостаточности наложенного дисциплинарного взыскания — обратиться с представлением к министру юстиции для дальнейшего решения вопроса с министром внутренних дел. Разномыслие между прокурором и жандармским начальством по вопросу о предании виновного суду разрешалось сенатом.

Согласно приказанию от 10 августа 1906 г. № 6 унтер-офицеры обязаны были иметь при себе винтовки [9, л. 16]. Унтер-офицеру разрешалось применять оружие, но только в

самых крайних случаях: в целях самозащиты, для отражения группового нападения, пусть даже невооруженного, для обороны других лиц от нападения, угрожающего их жизни, здоровью, имуществу, при преследовании арестанта, когда невозможно было достичь его или когда он оказывал насильственное сопротивление при задержании. О каждом случае применения оружия унтер-офицер обязан был немедленно составить протокол с изложением обстоятельств дела и направить его губернатору [10, л. 7].

Унтер-офицер вел надзор за транзитным грузом таможенного ведомства, наблюдал за железнодорожными служащими, которые не должны были прикасаться к таможенным пломбам ни при каких обстоятельствах, производил совместно с начальником станции осмотр поврежденных вагонов. Также он должен был присутствовать при разгрузке и подписывать акты об оценке вагонов, запломбированных таможеней [1, л. 6–12].

При поступлении на службы унтер-офицер давал подписку о том, что обязуется прослужить 5 лет и за это время не будет подавать прошения об увольнении. По окончании пятилетней службы подписка возобновлялась ежегодно, если было желание остаться на сверхсрочную службу. Предусматривались и случаи отстранения от службы до окончания подписки за совершение дисциплинарных проступков, ввиду непригодности к службе или по болезни [1, л. 44].

Ведомственные акты предусматривали ряд гарантий, которые предоставлялись служащим жандармам. Жандармский офицер имел удостоверение на право бесплатного проезда в поездах, которое выдавалось на его имя за подписью начальника управления. Удостоверение предъявлялось контролеру поезда, без права передачи третьим лицам, что признавалось серьезным дисциплинарным проступком и наказывалось увольнением.

В течение службы жандармские чины получали квартирное, денежное и вещевое довольствие [1, л. 45]. Имелось Положение об офицерском заемном капитале жандармского полицейского управления Забайкальской

железной дороги, которое предусматривало возможность получения денежной ссуды на необременительных условиях, а также предоставлялась возможность производить сбережения получаемого на службе содержания [11, л. 168].

Все чины отделения в своей деятельности были тесно связаны со служащими железной дороги. Железнодорожные служащие были обязаны оказывать содействие жандармам при несении ими службы, немедленно сообщать о происшествиях, предоставлять необходимую информацию, а также сохранять следы преступления до прибытия на место органов жандармерии [12, л. 29, 30].

Были определены следующие районы ведения отделения: от ст. Сохондо, Яблоново, Ингода, Чита, Кручина, Маккавеево, Китайский разъезд [13, л. 9], к 1916 г. — ст. Могзон, Сохондо, Яблоновая, Ингода, Читавоинская, Чита 1-я, Чита 2-я, Кручина, Маккавеево, Карымская [14, л. 1–6].

Задачей отделения ставилось «пресечение и предупреждение преступлений, направленных к нарушению государственного строя». С течением времени границы поставленной задачи существенно расширились, и на практике служебные функции жандармов включали в себя действия по усмирению волнений, поимку революционных деятелей, исполнение судебных приговоров, сопровождение осужденных [15, л. 14], розыск похищенного, раскрытие преступлений, охрану внешнего порядка и общественной безопасности.

Так, циркуляром начальника жандармско-полицейского управления на железной дороге (Санкт-Петербург) от 26 апреля 1901 г. № 104, направленным под грифом «секретно», отделению предписывалось оказывать содействие при поимке и задержании нескольких лиц, нелегально перемещающихся по местностям Российской империи. За неисполнение данного поручения предусматривалась личная ответственность начальника отделения [16, л. 21].

Циркуляром Иркутского военного генерал-губернатора от 10 февраля 1907 г. № 73 начальнику жандармского полицейского

участка Забайкальской железной дороги было разъяснено: «Китайский посланник в г. Петербург гр. Хувей-то возбудил ходатайство о принятии мер к пресечению перехода русской границы китайскими подданными, не имеющими установленного вида на жительство... Предлагается сделать соответствующее распоряжение подведомственным лицам, чтобы при переходе китайскими подданными нашей границы требовать от них паспорт, визированный нашими консулами и Консульскими представительствами в Монголии и Манчжурии. Лиц, не имеющих визированных паспортов, не пропускать в пределы России» [17, л. 133].

14 февраля 1907 г. данное указание было передано начальником жандармского полицейского управления Забайкальской железной дороги по подведомственности начальнику Читинского отделения «к неукоснительному исполнению» [17, л. 133].

Вплоть до 1906 г. жандармские полицейские управления железных дорог были отстранены от политической деятельности и не принимали непосредственного участия в производстве дознаний по государственным преступлениям, в политическом розыске и наблюдении. Только в 1906 г., в связи с дальнейшим ростом революционного движения и активным участием в нем рабочих и служащих на железных дорогах, правительство привлекает ЖПУЖД к деятельности, направленной на борьбу с народными выступлениями. Приказом от 28 июля 1906 г. № 145 на служащих жандармских полицейских управлений железных дорог были возложены обязанности по производству дознаний обо всех «преступных действиях» политического характера, совершенных в полосе отчуждения железных дорог. Данное полномочие было передано в ведение жандармерии от судебных следователей [18, с. 298].

Стоит заметить, что при производстве дознаний начальники ЖПУЖД подчинялись начальникам местных губернских жандармских управлений.

Все по той же причине роста революционного движения на железных дорогах был учрежден секретно-агентурный надзор, что

обязывало жандармские управления железных дорог иметь собственную секретную агентуру.

О причинах создания агентурной сети П.И. Рачковский в записке «Об условиях деятельности русской политической полиции» отмечал, что необходимо немедленно «приступить к правильной организации внутренней агентуры, чтобы этим способом учредить рациональный и вполне достигающий своей цели надзор за оппозиционными элементами в столицах и во всех выдающихся культурных центрах империи. Таким образом департамент полиции будет получать точные и всесторонние сведения о положении революционного движения из всех пунктов, и розыскная деятельность не будет основана только на удаче, как до сих пор, но приобретет строгую систему» [19, с. 196].

В феврале 1907 г. департамент полиции министерства внутренних дел разослал подведомственным розыскным учреждениям два документа, в которых излагались формы и методы работы политического розыска по изобличению государственных преступлений — инструкции по организации наружного (филиерского) и внутреннего агентурного наблюдения. Таким образом, в основу политического сыска России было положено использование агентуры «внутреннего осведомления», а наружному наблюдению отвели вспомогательную роль.

Инструкция предусматривала использование в политическом сыске и тех, кто, «будучи убеждены в бесполезности своей личной революционной деятельности, нуждаются в деньгах и, хотя не изменяют коренным образом своих убеждений, ради денег берутся просто продавать своих товарищей» [20, с. 193].

Исследованные нами архивные материалы дают основания полагать, что созданная Забайкальским жандармским полицейским участком агентурная сеть осуществляла гласный и негласный надзор. Списки лиц, состоящих под негласным надзором полиции, имели гриф «совершенно секретно» и содержали данные о лице, состоящем под надзором, с указанием его фамилии, имени, от-

чества, звания, времени учреждения надзора, названия станции, рода занятий, выбытия, прекращения надзора. Так, в списке, датированном октябрём 1900 г., значился Мариан Стефан Франкцевич Ульрих, дворянин. Дата установления наблюдения — 28 марта 1897 г., станция Мысовая, конторщик 2-го участка Забайкальской железной дороги. Дата снятия наблюдения отсутствует [21, л. 50].

Списки лиц, состоящих под негласным контролем, содержали все указанные данные, однако в качестве основания для снятия наблюдения указан факт выбытия к другому месту работы либо факт снятия наблюдения [21, л. 59, 60].

Одним из оснований для установления наблюдения органами жандармерии являлось наличие судимости за совершение государственных преступлений [22, л. 3].

Ведомственными актами также определялся порядок донесений. Так, циркуляром командующего отдельным корпусом жандармов (Санкт-Петербург) от 6 апреля 1904 г. № 312 утверждалась инструкция «О порядке предоставления различного рода донесений». Для упрощения порядка донесений были даны следующие указания: ежегодный политический обзор, письменные донесения о крупных преступлениях, происшествиях и народных бедствиях, выдающихся событиях в жизни учебных заведений и деятельности общественных заведений (земства, городские самоуправления), о злоупотреблениях должностных лиц и выдающихся по своему значению обысках и арестах по делам политическим и о событиях важных — представлять только шефу жандармов, адресуя конверты в штаб корпуса [23, л. 2].

Деятельность отделения распространялась на территорию, отчужденной под железную дорогу, и на все, находящееся на полосе отчуждения, включая постройки и сооружения.

Прямое назначение и главная деятельность чинов жандармского отделения — это осуществление полицейского надзора, который за достаточно короткий период времени оказал существенное влияние на За-

байкалье. Неоднократные случаи поимки злоумышленников, розыск похищенного имущества, активное раскрытие преступлений представили жандармский надзор в лучшем свете перед судебной властью и местным населением.

Вместе с тем, отдельные полномочия чинов могли ограничиваться. Так, согласно приказу исполняющего обязанности военного губернатора Забайкальской области по гражданскому управлению Н.П. Беломестнова от 29 апреля 1904 г. № 4439, функции по обеспечению полицейского контроля в поселениях за полосой отчуждения возлагались на служащих Забайкальского жандармско-полицейского управления железной дороги, однако без права наложения административных взысканий за преступления [24, л. 21].

Архивные материалы свидетельствуют также и о том, что на жандармов возлагались полномочия по борьбе не только с политическими преступлениями, но и с незаконной предпринимательской деятельностью, о чем свидетельствует телеграмма начальника Забайкальского жандармско-полицейского управления Забайкальской железной дороги, направленная во исполнение телеграммы министра путей и сообщений от 8 января 1906 г. № 107. В данной телеграмме на органы жандармерии возлагались обязанности по предотвращению продажи и раздачи по вагонам разных брошюр и печатных изданий по причине наличия соответствующих киосков на железнодорожной станции, предоставленных предпринимателям по договору аренды.

В целом деятельность сотрудников жандармских полицейских подразделений заслуживает высокой оценки. Большинство сотрудников были знатоками своего дела, многие являлись участниками боевых действий, имели боевые награды и поощрения за добросовестную службу на поприще жандармско-полицейской службы [19, с. 155].

Однако деятельность данных органов значительно осложнялась сохранившимся со времени их создания двойственным правовым положением. К февралю 1917 г. желез-

нодорожная жандармерия по-прежнему подчинялась в наблюдательной и оперативно-розыскной деятельности департаменту полиции, а по строевой, хозяйственной и инспекторской части была подведомственна Отдельному корпусу жандармов. То есть, осуществлявший руководство сыском департамент полиции не имел возможности влиять на личный состав жандармских железнодорожных управлений, который комплектовался штабом Отдельного корпуса жандармов. Безусловно, существовавшая двойственность положения ослабила ведомство и внесла свою лепту в падение царского режима.

Согласно опубликованному 3 марта 1917 г. распоряжению правительства, Отдельный корпус жандармов был упразднен, а его чины рекрутированы в действующую армию (за исключением тех, кто по возрасту или состоянию здоровья не подлежал призыву в войска). Чины корпуса жандармов, не подлежащие обращению в ряды войск, были уволены в отставку на общем основании [25, с. 159].

В целом Читинское жандармское полицейское управление Забайкальской железной дороги просуществовало около 19 лет. Согласно распоряжению правительства об упразднении полиции и полицейских управлений, все служащие увольнялись с 15 апреля 1917 г. Вместо реорганизованной полиции была учреждена милиция [12, л. 29, 30].

Литература

1. О создании полицейского управления Сибирской железной дороги: приказ по Отдельному корпусу жандармов от 30 марта 1899 г. № 26 // ГАЗК (Гос. арх. Забайкальского края). Ф. 305. Оп. 1. Д. 258. Л. 32.
2. Об утверждении состава управления: приказ по Отдельному Корпусу Жандармов от 1 июня 1899 г. № 1 // ГАЗК. Ф. 305. Оп. 1. Д. 308. Л. 1-2.
3. О переименовании Забайкальского жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги: приказ по Читинскому отделению ЖПУ ж/д от 16 июля 1905 г. № 7 // ГАЗК. Ф. 305. Оп. 1. Д. 9. Л. 9.

4. Баринов А.О. Стража: Очерки деятельности спецслужб России в Забайкальском крае в начале XX века (1901 – 2917). Чита: Экспресс-изд-во, 2008. 252 с.
5. Статистические данные по личному составу жандармского полицейского участка на Забайкальской дороге б/н за 1913 год // ГАЗК. Ф. 305. Оп. 1. Д. 118. Л. 1.
6. Статистические данные по личному составу жандармского полицейского участка на Забайкальской дороге б/н за 1916 год // ГАЗК. Ф. 305. Оп.1. Д. 223. Л. 17.
7. Предписание Штаба отдельного корпуса жандармов от 3 марта 1899 г. № 1500 // ГАЗК.Ф. 305. Оп. 1. Д. 308. Л. 4.
8. Инструкция начальников Читинского отделения ЖПУ ж/д от апр. 1899 № 3 // ГАЗК. Ф. 305. Оп. 1. Д. 304. Л. 256.
9. Приказание: от авг. 1906 г. № 6 // ГАЗК. Ф. 305. Оп.1. Д. 9. Л. 16.
10. О порядке применения оружия: приказ жандармского полицейского участка на Забайкальской дороге от 10 сент.1906 г. № 3 // ГАЗК. Ф. 305. Оп. 1. Д. 38. Л. 7.
11. Об офицерском заёмном капитале ЖПУ Забайкальской ж/д: положение // ГАЗК. Ф. 305. Оп. 1. Д. 11. Л. 168.
12. О порядке взаимодействия со служащими железной дороги:приказ по ЖПУ на Забайкальской ж/д от 8. янв. 1908 г. № 6 // ГАЗК. Ф. 305. Оп. 1. Д. 25. Л. 29-30.
13. О переименовании Читинского отделения ЖПУ на ж/д в ЖПУ Забайкальской ж/д: приказ от 16 июля 1905 г. № 7 // ГАЗК. Ф. 305. Оп. 1. Д. 9. Л. 9.
14. Предисловие к описи дела № 1 // ГАЗК. Ф. 305. Оп. 1. Д. 215. Л. 1-6.
15. Правила препровождения политических арестантов жандармских- полицейских на ж/д от 10 янв.1905 г. № 128 // ГАЗК. Ф. 305. Оп. 1. Д. 12. Л. 14.
16. Об оказании содействия филерам Летучего Отряда Департамента Полиции: циркуляр начальника ЖП от 26 апр. 1901 г. № 104 // ГАЗК. Ф. 305. Оп. 1. Д. 6. Л. 21.
17. О порядке перехода границы Китайских подданных: сообщение Иркутского Военного Генерал-Губернатора от 10февр. 1907 г. № 73 // ГАЗК. Ф. 305. Оп. 1. Д. 11. Л. 133.
18. Ерошкин Н.П. Очерки истории государственных учреждений дореволюционной России. М.: Высш. школа, 1968. 368 с.
19. Перегудова З.И. Политический сыск России (1880–1917 гг.). М.: РОССПЭН, 2000. 432 с.
20. Спиридович А.И.Записки жандарма. М.: Фонд творчества инициатив, 1991. 205 с.
21. Предисловие к описи дела № 1 // ГАЗК. Ф. 305. Оп. 1. Д. 4. Л. 50.
22. Список лиц, виновных по судебным приговорам в государственных преступлениях и состоящих под негласным контролем органов ЖПУ на ж/д // ГАЗК. Ф. 305. Оп. 1. Д. 6. Л. 3.
23. О порядке предоставления различного рода донесений: циркуляр от 16 апр.1904 г. № 312 // ГАЗК. Ф. 305. Оп. 1. Д. 12. Л. 2.
- 24.О возложении функций по обеспечению полицейского контроля в поселениях за полосой отчуждения: приказ Военного губернатора Забайкальской области по гражданскому Управлению от 29 апр. 1904 г. № 4439 // ГАЗК. Ф. 305. Оп. 1. Д.11. Л. 21.
25. Муратова А.В. История становления Читинского отделения Забайкальского жандармско-полицейского управления Забайкальской железной дороги (1899-1917) // Иркутский историко-экономический ежегодник. 2015. С. 153-160.