

УДК 343

Невский Сергей Александрович

доктор юридических наук, профессор, главный эксперт-специалист Управления по обеспечению безопасности крупных международных и массовых спортивных мероприятий МВД России.
nevskiy40@mail.ru

Nevsky Serguey Alexandrovich

PhD in Law, Prof., Principal Examiner, Direction/Administration of Security Management in Large International & Mass Sportive Events, Interior Ministry of Russian Federation
nevskiy40@mail.ru

Сычев Евгений Анатольевич

кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры административной деятельности и организации деятельности ГИБДД Краснодарского университета МВД России.

Sychiov Evgueny Anatolyevich

Candidate of Law, Associate Prof., Chair of Administration and State Inspection on Road Traffic Security (SIRTS) Operation Arrangement,

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ПЕРЕВОЗОК ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ПО
ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ В РОССИЙСКОЙ
ИМПЕРИИ**

**ENSURING A SECURE FOREWARDING OF
COLLECTED CASH BY RAILROAD OF THE
RUSSIAN EMPIRE**

В статье на основе изучения материалов Государственного архива Российской Федерации рассматриваются вопросы обеспечения безопасности перевозок денежных средств по железным дорогам Российской Империи. Обращено внимание на межведомственный характер данной деятельности. В научный оборот вводятся ранее практически неизвестные для широкого круга читателей документы.

Upon the review of the data from Russian Federation State Archives, this paper considered issues of ensuring a secure forwarding of collected cash by railroad of the Russian Empire. The author has drawn attention to inter-agency specifics of that operation. Documents that have been practically unknown for a wider audience enter the academic intercourse.

Ключевые слова: денежные средства, железные дороги, охрана, комиссия, Департамент полиции, вагон, агентура, корпус жандармов.

Key words: collected cash, railroad lines, safeguard, Commission, Police Department, van, agentry, Gendarm Corps

Начало XX в. в России характеризуется многочисленными проблемами в сфере борьбы с преступностью. К их числу относилось и обеспечение безопасности перевозок денежных средств Государственного банка по железным дорогам Российской Империи, в частности, по территории Варшавского генерал-губернаторства (Привислинского края). Изучение материалов Государственного архива Российской Федерации позволило выявить ряд интересных фактов, относящихся к данной проблеме.

19 октября 1911 г. начальник Главного управления почт и телеграфов направил секретный доклад министру внутренних дел, посвященный вопросам безопасности перевозки денежных средств из С.-Петербурга в Варшаву [1].

Доклад начинается с сообщения, что 20 октября 1911 г. планируется отправка Государственным банком из С.-Петербурга в Варшаву почтовым поездом Варшавской железной дороги 15 млн рублей. Отмечается, что случаи отправки Государственным Банком крупных денежных сумм с почтовыми поездами были довольно частыми (за два года, предшествовавшие составлению доклада, таких ценностей перевезено в почтовых вагонах только в Варшаву свыше 100 млн рублей). Размер отправок вначале не превышал 1–2 млн рублей за один раз. Затем Государственным банком стали предъявляться к перевозке суммы в 3, 5, 8 и 10 млн рублей. В докладе подчеркивается, что для охраны банковских ценностей при перевозке их в почтовых вагонах принимались все меры, «доступные для ведомства». Деньги загружались в особый вагон, отдельно от иной корреспонденции. Таким образом, в составе почтового поезда следовали два почтовых вагона (это делалось для того, чтобы не производить простых почтовых операций в вагоне, где находились денежные средства, отправленные Государственным банком). Для сопровождения вагона с банковскими суммами назначался усиленный состав надежных разъездных чиновников и почтальонов-охранников; надзор за этим вагоном поручался начальнику отдела перевозки почт по железным дорогам, следовавшим в том же поезде. Принимались также меры предосторожности в отношении доступа посторонних лиц к почтовому вагону [1; л. 2].

В докладе также отмечено, что «считая такие меры недостаточно обезпечивающими ценности от грабительских покушений», с учетом случая ограбления почтового вагона на стан-

ции «Безданы», когда злоумышленники проникли в вагон с помощью бомб, было отдано распоряжение особо крупные суммы перевозить не одновременно, а в несколько приемов и не по одному прямому маршруту, «но и другими, кружными, путями». Это было обусловлено соображением, что «если грабителям и удастся посредством применения бомб осуществить свои преступные замыслы, то они могли бы воспользоваться сравнительно небольшой суммой, производя же частые попытки к ограблению, конечно, они лишены возможности». Однако данное распоряжение не получило поддержки, и Департамент полиции, сообщая о предстоящих отправлениях ценностей, неизменно просил, чтобы они были перевезены в один прием и прямым путем. Такая просьба заявлена и в отношении 15 млн рублей, отправлявшихся в Варшаву 20 октября 1911 г. В заключении доклада сказано: «Оставаясь в убеждении, что принятая Государственным банком система пересылки одновременно столь крупных ценностей весьма рискована, я в виду возобновляющихся в последнее время нападений на почты, считаю долгом об изложенном довести до сведения Вашего Превосходительства, в предположении, что, быть может, Вам будет угодно сообщить означенные обстоятельства Министру Финансов» [1; л. 2 об., 5].

В докладе в виде таблицы приводятся сведения о размере денежных средств Государственного банка, отправленных из С.-Петербурга в Варшаву с почтовым поездом № 3 Северо-Западных железных дорог. Из них следует, что в течение 1910 г., начиная с марта, перевозилось по 3 млн рублей (25 марта, 4, 8 апреля, 13, 16, 20 мая, 6, 10, 20, 24 июня, 1, 4, 25, 29 июля, 5, 8, 29 августа, 2, 19, 23 сентября 10, 14, 31 октября, 4, 7, 11, 14, 21, 25 ноября, 9, 30 декабря). Исключение составила лишь отправка денег 4 марта – было отправлено 4,5 млн рублей. В 1911 г. ситуация изменилась – каждый раз одновременно отправлялись более крупные суммы (10 млн рублей – 20 января, 27 марта, 17 апреля, 30 июня, 18 августа, 25 сентября и 15 млн рублей – 20 октября, 3, 13 ноября, 11 декабря) [1; л. 3, 3 об., 4, 4 об.].

На рассматриваемом докладе стоит резолюция «Срочно Справку», наложенная, по всей вероятности, министром внутренних дел, что следует из других документов архивного дела [1; л. 2].

25 октября 1911 г. начальник Департамента полиции доложил министру внутренних дел, что все распоряжения Департамента полиции, касавшиеся способов и маршрутов отправления транспортов с денежными средствами Государственного банка из С.-Петербурга в его Варшавскую контору, делались каждый раз согласно просьбам товарища управляющего Государственным банком. Последний, взаимодействуя с Департаментом полиции по данному вопросу, указывал день отправления транспорта, номер почтового поезда и маршрут.

Отправление денежных транспортов в несколько приемов товарищем управляющего Государственным банком практиковалось обыкновенно при отправлении суммы, превышавшей 3 млн рублей. При этом отправление, например, суммы в 15 млн рублей разделялось на 5 приемов с промежутками между ними в 4 – 5 дней, и лишь один раз сумма в 4,5 млн рублей была отправлена согласно просьбе товарища управляющего Государственным банком 4-го марта 1910 г. в один прием [1; л. 6].

Такой порядок пересылки денег в Варшаву существовал до начала декабря 1910 г., когда сумма в 10 млн рублей впервые была отправлена в Варшаву в один прием в соответствии с просьбой опять же товарища управляющего Государственным банком.

В переписке с Департаментом полиции товарищ управляющего Государственным банком каждый раз указывал на необходимость отправления транспорта с деньгами прямым маршрутом по С.-Петербурго-Варшавской железной дороге. Однако 4 февраля 1910 г. транспорт с деньгами в размере 3 млн рублей, вопреки соглашению товарища управляющего Государственным банком с директором Департамента полиции об отправлении транспорта в один прием и прямым путем, без ведома банка, по распоряжению С.-Петербургского почт-директора, был отправлен в два приема и окружным путем, «что вызвало много недоразумений в Варшаве, вследствие неполучения в названном городе денег в условленное время» [1; л. 6 об.].

Далее директор Департамента полиции отметил, что по поводу необходимости пересылки крупных денежных сумм в несколько приемов и разными маршрутами начальник Главного управления почт и телеграфов в Департамент полиции не обращался. Лишь после письма директора Департамента полиции от 26 февраля 1910 г. о случае отправки денег 4 февраля тайный советник М.П. Севастьянов в письме от 2 марта 1910 г. высказал соображение о том, «разделение крупных сумм и отправка их частями, разновременнo и разными путями представлялось бы, по его мнению, мерою менее рискованной» [1; л. 6 об., 7].

Более подробно вопрос обеспечения безопасности перевозок денежных средств Государственного банка в Варшаву был рассмотрен в справке особого отдела Департамента полиции, датированной 30 ноября 1911 г. Помимо информации, указанной в ранее освещенных документах Департамента полиции, в справке приводится ряд довольно интересных сведений.

В справке отмечается, что вопрос обеспечения безопасности провоза по железным дорогам денежных сумм «в связи с принятием мер борьбы с разбойными нападениями на поезда» был поднят еще в октябре 1907 г., когда по приказанию Председателя Совета министров было образовано под председательством начальника штаба Отдельного корпуса жандармов Особое совещание с участием представителей от заинтересованных ведомств.

Особое совещание в результате заседаний, состоявшихся 30 октября, 1 и 12 ноября 1907 г., признало необходимым реализовать ряд мер, в том числе: устроить в почтовых вагонах для охраны перевозимых ценностей прочные металлические, привинченные к полу вагонов сундуки или шкафы, или блиндированные кладовые для охраны сопровождающих ценности почтового персонала, железнодорожных артельщиков и дежурной части охраны, блиндировать среднюю часть почтовых вагонов с устройством особых металлических штор с окнами; принять меры для принуждения администрации и владельцев частных предприятий для того, чтобы денежные средства и другие ценности, представляющие интерес для грабителей, перевозились в железнодорожных поездах с соблюдением всех возможных предосторожностей, без всякой огласки, при этом не в определенные заранее дни и часы, по возможности заменять доверенных, которым поручались ценности; по возможности заменить перевозку денежных сумм по железным дорогам производством денежных операций через учреждения Государственного банка и Казначейства, что повлекло бы за собой сокращение перевозок; предложить начальникам и управляющим железных дорог увольнять со службы железнодорожных служащих из категории назначаемых их властью неблагонадежных в политическом и нравственном отношении по требованию начальников жандармских полицейских управлений железных дорог, которые при этом обязаны сообщить основания предъявляемых требований; обязать железнодорожных служащих в момент опасности немедленно подавать сигналы тревоги, даже в отсутствии жандармского чина и без его особого требования; предоставить жандармским офицерам без письменных запросов право требовать паровозы, допуская в экстренных случаях и отцепку их от товарных поездов; нижним чинам жандармских полицейских управлений предоставить право без письменных запросов требовать вагонетки, дрезины и маневровые паровозы, вахмистрам и унтер-офицерам, заменяющим отсутствующих начальников отделений, присвоить все права в этом отношении названных начальников; издать особый циркуляр по Министерству путей сообщения и Главному управлению почт и телеграфов с разъяснением о предоставлении нижним чинам Отдельного корпуса жандармов права сноситься по правительственным и в крайних случаях по железнодорожным проводам шифрованными телеграммами; предоставить жандармским чинам право подачи депеш в правительственном телеграфе в кредит, возложить на железнодорожных служащих обязанность оказывать возможными и имеющимися в их распоряжении средствами содействия жандармам в случаях нападений на поезда и станции и грабежей. Каждый случай неоказания такого содействия и непринятия всех возможных мер к предупреждению нападений и грабежей подлежит немедленному рассмотрению жандармскими офицерами при участии начальников железнодорожных служащих, обвиняемых в неоказании должного содействия; предоставить железным дорогам право в определенных случаях и на известных участках собирать и перевозить станционную выручку в центральные кассы не ежедневно, а приурочить эту перевозку к тем почтовым поездам, с которыми перевозятся ценности; вооружить оружием более совершенных образцов в целях отражения возможных нападений и самозащиты, охраны пассажиров и грузов железнодорожных служащих по выбору начальства и по соглашению с начальниками жандармских полицейских управлений железных дорог, как это было ранее сделано на Сибирской, Забайкальской, Средне-Азиатской и Закавказской железных дорогах; предоставить железным дорогам право в целях удобства охраны располагать, по мере возможности, почтовые вагоны в голове поездов, рядом с багажными; обратить внимание надлежащих административных властей на усиление полицейского надзора за местностями, прилегающими к железнодорожными станциям, товарным дворам и проч., часто служащих злоумышленникам базой для организации нападений на станции; во избежание пользования злоумышленниками автоматическими тормозами и порчи их, завести на трубках тормозов, на протяжении этих трубок между вагонами, металлические чехлы, снять в вагонах ручки тормозов, для того, чтобы они имелись только у поездной прислуги; запирают боковые двери вагонов со стороны, обратной платформе станции, при подходе поездов к станциям, при выходе со стан-

ции и на время остановки поездов на станциях; принять все необходимые меры для защиты жизни и безопасности старших железнодорожных агентов, снабдив их личной охраной, панцирями и др.; вооружить почтальонов оружием усовершенствованных образцов; применить в крупных административных центрах условия перевозки ценностей до железнодорожных станций, установленные Петербургским почтамтом и др. [1; л. 18, 18 об., 19, 19 об., 20, 20 об., 21, 21 об., 22].

Особым совещанием были выделены вопросы, подлежащие обсуждению в частной комиссии представителей Департамента полиции и штаба Отдельного корпуса жандармов. В заседании 7 декабря 1907 г. комиссия признала необходимым: 1) циркуляром по Департаменту полиции вновь подтвердить всем офицерским чинам Жандармских полицейских управлений железных дорог необходимость «самой широкой постановки политической агентуры на железных дорогах, при условии, чтобы агентура велась в Жандармских Отделениях непрерывно и преемственно, а также, чтобы занятие агентурою Начальниками Отделения велось в соответствии и без ущерба отправления ими наружной полицейской службы», 2) ознакомить чинов жандармской железнодорожной полиции с соответствующими параграфами инструкции, регламентировавшей работу с агентурой и наружное наблюдение, 3) особым циркуляром точно определить границы обязанностей начальников жандармских полицейских управлений и начальников отделений в деле ведения агентуры, использования сведений, полученных от агентуры, а также взаимоотношения их с чинами территориальных губернских жандармских управлений и охранных отделений, 4) разработать общую для всех форму книг, дневников и отчетности по ведению агентуры, предусмотрев, чтобы переписка по агентуре велась исключительно офицерскими чинами (без участия писарей и унтер-офицеров), при этом она была, по возможности, упрощена, а отчетность сведена до минимума, 5) в виду новизны дела для большинства начальников жандармских железнодорожных отделений циркуляром по Департаменту полиции обязать начальников губернских жандармских управлений и охранных отделений оказывать им содействие в деле организации агентуры на железных дорогах и приобретении секретных сотрудников, а также давать надлежащие разъяснения о порядке работы с агентурой с учетом местных условий и др. [1; л. 22, 22 об., 23, 23 об.,]

Наряду с организацией межведомственных совещательных органов имперского уровня существовала практика образования региональных совещательных органов. Например, после совершенного 14 сентября 1908 г. разбойного нападения на станции «Безданы» С.-Петербургско – Варшавской линии при Управлении Екатерининской железной дороги было созвано Особое совещание из представителей Управления данной железной дороги, Екатерининского жандармского полицейского управления железных дорог и Управления почтово-телеграфного округа для выработки мероприятий по предупреждению разбойных нападений на поезда с денежными транспортом. Совещание на заседании 20 сентября 1908 г. разработало ряд мер, направленных на совершенствование деятельности по обеспечению безопасности железнодорожных перевозок ценностей [1; л. 23 об., 24, 24 об., 25, 25 об.].

16 декабря 1911 г. начальник штаба Отдельного корпуса жандармов Д.К. Герцельман направил директору Департамента полиции Н.П. Зуеву письмо (исх. № 13724), в котором сообщил, что начальник Варшавского жандармского полицейского управления доложил о совершении 8 декабря 1911 г. двух разбойных нападений на поезда, следовавшие по Лодзинской фабричной и Варшавско-Венской железным дорогам. При этом он доложил, что 10 декабря 1911 г. направил телеграмму помощнику Варшавского генерал-губернатора по полицейской части генерал-лейтенанту Л.К. Уттофу, в которой просил его «обратить внимание местных чинов губернских и уездных управлений и жандармской железнодорожной полиции на принятие самых действительных по предупреждению этих преступлений мер, при чем предложил потребовать своевременного извещения сих чинов о предстоящих перевозках ценностей и установить согласованную охрану опасных пунктов, а также организовать подвижную охрану в поездах» [2; л. 96, 96 об.].

В ответ генерал-лейтенант Л.К. Уттоф 11 декабря 1911 г. сообщил, что по поводу нападений бандитских шайк и ограблений поездов была, по приказанию министра внутренних дел, образована под его председательством комиссия, в состав которой вошли Петровский губернатор, Варшавский Обер-полицеймейстер, товарищ прокурора Судебной палаты, прокурор Петровского окружного суда, начальники Варшавского и Лодзинского охранных и сыскных отделений и начальники губернских жандармских управлений. Комиссия выработала ряд мер борьбы с бандитскими шайками. Протокол заседания комиссии был направлен товарищу министра внутренних дел действительному статскому советнику Золотареву. Кроме того, по этому поводу

Петроковский губернатор был на личном докладе у министра внутренних дел, которым некоторые из предложенных мер уже утверждены [2; л. 96 об.].

Одновременно в местностях, где чаще всего совершались ограбления, вдоль Варшавско-Венской и Лодзинской фабричной железных дорог, Варшавский генерал-губернатор генерал-адъютант Г.А. Скалон приказал в целях оказания помощи полиции разместить несколько сотен казаков для патрулирования разъездами прилегающих к железным дорогам лесов с целью обнаружения подозрительных лиц [2; л. 96 об., 97].

9 декабря 1911 г. под председательством директора Департамента полиции тайного советника Н. П. Зуева состоялось заседание Особого совещания о способах пересылки и маршрутах отправления денежных транспортов Государственного банка. В нем приняли участие вице-директор Департамента полиции статский советник С.Е. Виссарионов, заведующий Особым отделом Департамента полиции полковник А.М. Еремин, представители Государственного банка коллежский советник Н.И. Бояновский и Главного управления почт и телеграфов коллежский советник Н.В. Соколов, делопроизводитель совещания коллежский советник М.М. Рувичников.

Открывая заседание, Н.П. Зуев объявил, что совещание созвано для выработки порядка, способов пересылки и маршрутов отправления денежных транспортов Государственного банка, пересылаемых из С.-Петербурга в Варшаву, ввиду возникших между Главным управлением почт и телеграфов и Департаментом полиции разногласий по этим вопросам. Объяснив цель и задачи совещания, он предложил участникам высказать свои предложения о способах перевозки сумм и охраны их в пути [1; л. 34, 34 об.].

В результате обсуждения выяснилось, что крупные денежные суммы перевозились в особом почтовом вагоне, в котором имела специальная кладовая, оборудованная посреди вагона. В кладовой находился железный сундук, куда и помещались деньги. Но в связи с тем, что в таковой сундук входило не более 1–2 млн рублей, остальная сумма помещалась также в кладовой в кожаных сумках, которые маскировали и прикрывали газетами и почтовой корреспонденцией. Железные сундуки были «весьма солидно» устроены, вскрыть их злоумышленникам возможно только путем взрыва. Особый почтовый вагон, в котором перевозились крупные денежные суммы, охранялся в пути 8 почтальонами – охранниками (из них 2 находились в особом помещении между канцелярией и кладовой для непосредственной охраны последней, при этом они до смены ни в каком случае не должны были выходить из указанного помещения. Остальные 6 охранников размещались по другую сторону кладовой также в особом помещении, не имевшем связи с первым, но с выходом на площадку вагона). Указанные 6 охранников при остановках поезда на станциях выходили из вагона на платформу и охраняли его со всех сторон. Конвой из 2 охранников следовал в особом почтовом вагоне также при пересылке менее крупных денежных сумм – приблизительно от 1 до 3 млн рублей. Помимо особого почтового вагона в поезде находился обыкновенный почтовый вагон. Оба почтовых вагона прицеплялись непосредственно за багажным вагоном. Кроме 8 охранников поезд с перевозимыми денежными средствами от С.-Петербурга сопровождали еще 10 военных нижних чинов. По прибытии поезда на станцию «Соколка» Гродненской губернии в поезд садились еще 30 нижних чинов, которые, рассаживаясь во все вагоны, сопровождали поезд до Варшавы [1; л. 34 об., 35].

Такие приемы охраны наглядно показывали всем, что в поезде перевозились большие суммы денег. В этой связи представитель Главного управления почт и телеграфов коллежский советник Н.В. Соколов высказал предложение о «желательности» перевозки крупных денежных сумм в поезде с одним почтовым вагоном, а суммы в 1 или 2 млн рублей перевозить без особой охраны, чтобы не возбуждать «в посторонних никаких подозрений». В заключение Н.В. Соколов высказал мысль, что Государственному банку удобнее и безопаснее пересылать деньги мелкими суммами, не более 1 млн рублей каждый раз, «пересылая их даже ежедневно и пользуясь для этого обычным способом пересылки, без особой охраны» [1; л. 35 об.].

Заведующий Особым отделом Департамента полиции полковник А.М. Еремин в своем выступлении категорично заявил, что подобная конспирация при перевозке денег, выражающаяся в маскировании сумок с деньгами прикрытием корреспонденцией, «а тем более отсутствием охраны, – никакой пользы, кроме вреда, не может принести». Деньги, по его мнению, следовало перевозить только при условии надежной охраны, соответствующей перевозимой сумме, вагон, в котором перевозятся крупные суммы, должен быть блиндированным, в нем должно быть устроено достаточное количество железных сундуков для помещения в них денег.

Аналогичное мнение высказал вице-директор Департамента полиции статский советник С.Е. Виссарионов [1; л. 35 об.].

Представитель Государственного банка коллежский советник Н.И. Бояновский заявил, что Государственный банк предпочитает перевозку денег в Варшаву крупными суммами ввиду того, что в Привисленском крае хорошо организована охрана почтовых поездов. Кроме того, Государственный банк «стесняется затруднять военное ведомство назначением воинской охраны при частых пересылках мелки денежных сумм. В виду этих соображений, пересылая в Варшаву крупные суммы, Государственный Банк и просит каждый раз пересылать их в один прием и прямым путем» [1; л. 35 об., 36].

Относительно маршрутов следования в Варшаву почтовых поездов с крупными денежными суммами Н.П. Зуев предложил на обсуждение вопрос – «нельзя ли отправлять суммы кружным путем – через Москву для того, чтобы избежать один и тот-же маршрут, который в конце концов станет известным всем и каждому». По его мнению, возможно отправлять денежные транспорты по трем направлениям: 1) С.-Петербург, Вильно, Соколка, Варшава; 2) по Седлецко-Бологосской железной дороге и 3) С.-Петербург, Москва, Брест-Варшава. Охрана численностью 30 человек может размещаться в поезде в Соколке, Брест-Литовске, Черемхе или Седлцеке, в зависимости от того, каким маршрутом следовал денежный транспорт. Когда будут определены эти маршруты, при отправлении поездов с денежными суммами можно было бы лишь ограничиться телеграфными распоряжениями в Варшаву о принятии мер, указывая только номер маршрута [1; л. 36].

Данное предложение вызывало возражение со стороны представителя Государственного банка Н.И. Бояновского, утверждавшего, что такой способ пересылки денег («кружными путями») неудобен, является слишком медленным ввиду необходимости перегрузок в дороге и частых смен воинской охраны. При этом он привел следующие сведения: из С.-Петербурга в Варшавскую контору ежегодно пересылалось 119 млн рублей кредитными билетами. Всего по Варшавской железной дороге отправлялось ежегодно 204 млн рублей, по Николаевской – 616 млн, непосредственно в Москву – 42 млн рублей. Из Петербурга в провинцию вывозилось Государственным банком ежегодно приблизительно 1 млрд 72 млн рублей. Весь оборот денег в перевозках достигал 1 млрд 670 млн рублей [1; л. 36, 36 об.].

Заканчивая обсуждение предложенного Н.П. Зуевым вопроса, статский советник С.Е. Виссарионов, полковник А.М. Еремин и коллежский советник Н.И. Бояновский высказались за перевозку денег крупными суммами и прямым путем и за обязательную необходимость устройства специальных блиндированных вагонов. А.М. Еремин опять подчеркнул, что охрана денежных транспортов должна соответствовать перевозимой сумме и что на организацию охраны не следует жалеть никаких средств, «так как, в случае похищения революционными организациями даже сравнительно мелкой суммы – в несколько сот тысяч рублей, вред от этого может быть причинен неисчислимым». Это легко могло случиться при практикующемся почтовым ведомством порядке пересылки денег, когда денежные суммы до 3 млн рублей перевозились без соответствующей охраны. Вместо того чтобы подвергать сравнительно незначительные денежные суммы риску быть похищенными, на такую сумму, как несколько сот тысяч, по его мнению, можно было организовать эффективную охрану денег в пути, не привлекая к охране войска. Однако при этом А.М. Еремин высказался за необходимость учреждения специальной воинской охранной команды [1; л. 36 об.].

Н.П. Зуев поддержал предложение о перевозке денег крупными суммами, поскольку лишь при этом условии могла быть обеспечена надежная охрана почтовых поездов [1; л. 36 об.].

При обсуждении вопроса о воинской охране, сопровождающей почтовые поезда с денежными транспортами, возник вопрос о перевозке нижних чинов охраны. Было высказано пожелание, чтобы воинская охрана следовала в классном вагоне непосредственно за почтовым вагоном, была усилена военным ведомством, «которое систематически отказывает в командировании таковой охраны».

Особое совещание постановило: запросить у помощника Варшавского генерал-губернатора по полицейской части генерал-лейтенанта Л.К. Утофа его мнение по вопросу о порядке пересылки крупных денежных сумм в пределах Привислинского края «в связи с местными условиями»; направить запросы в Министерство путей сообщения по вопросу о способах перевозки воинской охраны и в Военное министерство по вопросу усиления воинской охраны, назначаемой для следования в почтовых поездах, перевозивших крупные денежные средства [1; л. 36 об., 37]. Кроме того, запросы были направлены командованию Отдельного корпуса жандармов [1; л. 49, 49 об., 50, 50 об.], начальнику Главного управления почт и телеграфов М.П. Севастьянову [1; л. 57, 57 об., 58].

17 сентября 1913 г. управляющим Государственным банком, по согласованию с командиром Отдельного корпуса жандармов генерал-майором В.Ф. Джунковским, был утвержден ряд документов, регламентирующих обеспечение безопасности перевозки ценностей Государственного банка по железным дорогам: «Правила перевозки ценностей Государственного Банка по железным дорогам в пределах Империи в специально выстроенных для сей цели вагонах» [3; л. 18, 18 об.], «Инструкция Жандармским чинам, охраняющим ценности Государственного Банка, перевозимые по железным дорогам в пределах Империи в специально выстроенных для сей цели вагонах» [3; л. 17, 17 об., 19, 19 об., 20, 20 об., 21, 21 об., 22, 22 об.].

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ:

1. Государственный архив Российской Федерации (далее – ГА РФ). Ф. 102. Департамент полиции. Особый отдел. Оп. 241. 1911 г. Д. 164 – К (при цитировании сохранены, по возможности, стиль и орфография архивных материалов).
2. ГА РФ. Ф. 102. Департамент полиции. Особый отдел. Оп. 241. 1911 г. Д. 164.
3. ГА РФ. Ф. 102. Департамент полиции. Оп. 261. Д. 177.