

DOI 10.20310/1810-0201-2020-25-188-187-194
УДК 93:34

Жандармская железнодорожная полиция в условиях противодействия эпидемиям на территории Курской губернии (1893–1914 гг.)

Николай Николаевич ПЕТРЫКИН

ФГКОУ ВО «Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел
Российской Федерации им. И.Д. Путилина»

308024, Российская Федерация, г. Белгород, ул. Горького, 71

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1441-6974>, e-mail: npetrykin@mvd.ru

Gendarme railway police in the context of countering epidemics in the territory of the Kursk Governorate (1893–1914)

Nikolai N. PETRYKIN

Belgorod Law Institute of Ministry of the Internal of the Russian Federation
named after I.D. Putilin

71 Gorkogo St., Belgorod 308024, Russian Federation

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1441-6974>, e-mail: npetrykin@mvd.ru

Аннотация. Актуализирован исторический опыт деятельности жандармских полицейских подразделений железных дорог. Рассмотрена роль жандармской железнодорожной полиции в условиях противодействия эпидемиям на территории Курской губернии в предвоенные годы XIX века: с начала первых вспышек инфекционных заболеваний до 1914 г. Проведен анализ дел Курского отделения Московского жандармского полицейского управления железных дорог в период с 1893 по 1914 г. Сделаны выводы о взаимосвязи между вспышками эпидемий и вниманием чинов жандармской железнодорожной полиции к санитарно-эпидемиологической обстановке на линиях железных дорог, в условиях массового движения переселенцев, при обеспечении безопасности императорских поездов. На основе архивных материалов показан опыт внутриведомственного взаимодействия чинов жандармской железнодорожной полиции по вопросам санитарно-эпидемиологической обстановки. Дана оценка межведомственному взаимодействию с медицинскими, железнодорожными и иными службами в вопросах санитарно-эпидемиологической безопасности на объектах железнодорожного транспорта. Показана значимость исторического опыта для выработки форм и моделей работы современных территориальных органов МВД России на транспорте, в том числе в условиях профилактики новой коронавирусной инфекции на современном этапе.

Ключевые слова: жандармская железнодорожная полиция; эпидемии; санитарное и эпидемиологическое благополучие; железная дорога; Курская губерния

Для цитирования: *Петрыкин Н.Н.* Жандармская железнодорожная полиция в условиях противодействия эпидемиям на территории Курской губернии (1893–1914 гг.) // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. Тамбов, 2020. Т. 25, № 188. С. 187–194. DOI 10.20310/1810-0201-2020-25-188-187-194

Abstract. We actualize the historical experience of the gendarme police units of the railways. The role of the gendarme railway police in countering epidemics on the territory of the Kursk Governorate in the prewar years of the 19th century is examined: from the beginning of the first outbreaks of infectious diseases until 1914. An analysis of the affairs of the Kursk branch of the Moscow gendarme police department of railways in the period from 1893 to 1914 is carried out. Conclusions are drawn about the relationship between outbreaks of epidemics and the attention of officials of the gendarme railway police to the sanitary and epidemiological situation on the railway lines, in conditions of mass movement of immigrants, while ensuring the safety of imperial trains. Based on archival materials, the experience of interdepartmental interaction of the officers of the

gendarme railway police on the sanitary and epidemiological situation is shown. An assessment is given of interagency cooperation with medical, railway and other services in matters of sanitary and epidemiological safety at railway facilities. We show the significance of historical experience for the development of forms and models of the work of modern territorial authorities of the Ministry of Internal Affairs of Russia in transport, including in the context of the prevention of a new coronavirus infection at the present stage.

Keywords: gendarme railway police; epidemics; sanitary and epidemiological welfare; railway; Kursk Governorate

For citation: Petrykin N.N. Zhandarmskaya zheleznodorozhnaya politsiya v usloviyakh protivodeystviya epidemiyam na territorii Kurskoy gubernii (1893–1914 gg.) [Gendarme railway police in the context of countering epidemics in the territory of the Kursk Governorate (1893–1914)]. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki – Tambov University Review. Series: Humanities*, 2020, vol. 25, no. 188, pp. 187–194. DOI 10.20310/1810-0201-2020-25-188-187-194 (In Russian, Abstr. in Engl.)

На протяжении пятидесяти лет железнодорожные жандармы в рамках своей компетенции обеспечивали законность и правопорядок, борьбу с преступностью, иными правонарушениями на объектах железнодорожного транспорта и в полосе отчуждения. Ввиду интенсивности транспортного сообщения, вовлеченности всех слоев населения в перевозочные процессы, оказывались в эпидемиологическом центре при распространении по территории Российской империи различных заразных заболеваний.

На территории Курской губернии во второй половине XIX века развилась обширная железнодорожная сеть, которая способствовала распространению заразных заболеваний. Существенным фактором, влиявшим на характер деятельности жандармских полицейских подразделений железных дорог, действовавших на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX века, явилась сложная санитарно-эпидемиологическая ситуация, связанная с распространением холеры, оспы, тифа, чумы и других инфекций в период с 1894 по 1914 г.

В силу определенных причин деятельность жандармской железнодорожной полиции в советский период историографии в первую очередь рассматривалась в свете изучения политического сыска, противодействия революционному движению. Во многом это объяснялось субъективными факторами и политической обстановкой в стране. Масштабы, угрозы эпидемий в России изучали К.В. Васильев и А.Е. Сегал [1]. На современном этапе санитарно-эпидемиологическую обстановку в различных регионах Российской империи стали рассматривать В.Ю. Башкуев [2], А.Б. Агафонова [3], на

территории Курской губернии – В.В. Корвин и А.В. Романов [4]. В работе С. Смирнова и В. Смирновой [5] проведен анализ врачебно-санитарного обслуживания переселенцев в начале XX века на железных дорогах России. В последнее время появились исследования деятельности жандармских подразделений на региональном уровне, их связи с центром [6; 7]. Отсутствие на протяжении столетия научного интереса к организации деятельности специальной правоохранительной структуры на объектах железнодорожного транспорта в условиях распространения инфекционных заболеваний, с того самого периода, когда еще в царской России издавались справочные книги С.И. Федорова [8] и Л.А. Тимофеева [9; 10], объясняется далеко не последней ролью восприятия подобных масштабных эпидемий, как ушедших в прошлое. Новая коронавирусная инфекция обнаружила обратное.

Вместе с тем отдельные аспекты деятельности подразделений жандармской железнодорожной полиции на горизонтальном уровне в условиях осложнения санитарно-эпидемиологической обстановки на территории Курской губернии или Центрально-Черноземного региона пока не получили достаточного освящения, несмотря на актуальность проблемы.

В XIX веке в России случилось 15 эпидемий чумы. В основном они затрагивали южные и юго-западные регионы. На Кавказе (1798–1819, 1830, 1838–1843), Черноморском побережье и Бессарабии (1812, 1819, 1824–1825, 1829, 1835–1837), в Астраханской губернии (1806–1808, 1877–1879, 1899, 1900) [1, с. 226]. Три последние эпидемии чумы в Астраханской губернии пришлось на период

бурного развития железнодорожного транспорта, а потому представляли угрозу для всей территории России: весь предшествующий опыт борьбы с эпидемиями основывался на изоляции районов распространения и потенциальных переносчиков заболевания от остального населения. Однако по мере перехода к транспортировке переселенцев по железным дорогам такая практика становилась неэффективной. Требовались иные подходы [5, с. 182-183].

Массовое железнодорожное строительство железных дорог с середины XIX века меняло жизненный уклад в глубинке, разрушая их патриархальность. Повышалась мобильность населения. Курская губерния стала одной из первых, где развернулось бурное строительство железнодорожных линий. С 1868 по 1894 г. грузооборот на железных дорогах увеличился в несколько раз, число ежегодно перевозимых пассажиров возросло в десятки раз [11, с. 14]. Географическое положение губернии способствовало тому, что через ее территорию проходили самые прямые пути от центра России к югу в промышленные районы Донбасса. Здесь сходились линии пяти железных дорог: Московской, Московско-Киево-Воронежской, Южной, Юго-Восточной и Северо-Донецкой. В начале XX века по территории Курской губернии проходило 1304 версты рельсовых путей [12, с. 26]. Развитие железнодорожной коммуникации способствовало распространению болезней. При этом, чем доступней был пункт для железнодорожного сообщения, тем быстрее шла инфекция. Для прогрессирования эпидемий холеры и гриппа не так было важно линейное расстояние, как интенсивность транспортных сношений [1, с. 214-344]. На территории Курской губернии наблюдались вспышки эпидемий холеры, дифтерита. Свищевствовали оспа, сифилис, скарлатина, разные формы тифа и т. д. В конце XIX века Курская губерния занимала 22 место в Российской империи по заболеваниям оспы. В 1909 г. Курская губерния была наиболее поражена тифом [4].

В критических ситуациях на жандармские полицейские подразделения железных дорог возлагалась ответственность за ветеринарно-санитарный надзор на железных дорогах. С 1893 г. в Курском отделении Московского жандармского полицейского

управления железных дорог заводились дела «По части санитарной»¹. В этот же 1893 г. Министерство путей сообщения «Правилами о медицинской службе (части) на всех железных дорогах казенных и частных» определило структуру и порядок медицинского обеспечения на уровне железной дороги, который сохранялся до 1913 г. Согласно этим правилам, медицинская помощь оказывалась работающим на железной дороге и членам их семей, а также всем лицам, заболевшим или получившим травму во время поездки по железной дороге. Пассажирам оказывалась только первая медицинская помощь. С 1893 г., согласно этим правилам, в составе Управления дороги наравне с другими службами стала действовать врачебная служба, ее еще называли «частью». Заведовал ею старший врач, который подчинялся непосредственно начальнику дороги. Линия обслуживания делилась на несколько врачебных участков. Во главе участка стоял участковый врач, в ведении которого находилось не более 120 верст пути. На крупных железнодорожных объектах создавался самостоятельный врачебный участок. Принцип их работы включал стационарно-разъездной характер несения службы в тесном взаимодействии с жандармскими полицейскими железных дорог. Основными стационарными медицинскими учреждениями являлись приемные покои – прототипы современных поликлиник и больниц. Приемные покои располагались на станциях, отстоящих друг от друга на 100 верст. В пассажирских поездах была должность кондуктора-фельдшера, которому вменялся контроль за санитарным состоянием в поездах².

Циркуляром Управлений железных дорог от 9 июня 1900 г. № 26649 была утверждена Временная инструкция медицинскому персоналу относительно врачебно-санитарной помощи переселенцам во время передвижения их по железным дорогам. Так, железнодорожные врачи обязаны были вести

¹ ГАКО (Государственный архив Курской области). Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 11.

² Основные этапы развития санитарно-эпидемиологической службы на железнодорожном транспорте // Управление Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по железнодорожному транспорту. URL: <http://urpngt.rosпотrebнадzor.ru/about/istorija.html> (дата обращения: 20.03.2020).

общее наблюдение за санитарным состоянием переселенцев во время передвижения их по железным дорогам, для этого осматривали людей перед их посадкой в вагон на станциях отправления. Также железнодорожные врачи встречали переселенческие поезда и удостоверялись в их санитарном состоянии. Посадка в поезд больных с острыми формами заразных болезней (сыпной, возвратный и брюшной тифы, оспа, скарлатина, корь, дифтерит, дизентерия) не допускалась. Такие больные передавались в распоряжение переселенческого чиновника или в больницы, в случае конфликтных ситуаций привлекались жандармские полицейские. Кроме того, не допускались в поезд и лица, у которых можно было бы предположить возможное развитие заразной болезни: они помещались либо в больницу, либо в специальный санитарный вагон до выздоровления [8, с. 325]. Оперативное принятие мер в зоне отчуждения и функционирование железнодорожного транспорта при передвижениях военно-санитарных поездов, перевозках переселенцев, надзор за санитарным содержанием станционных территорий, принятие санитарных мер для предотвращения занесения заразных болезней в подвижной состав императорского поезда возлагался на жандармские полицейские подразделения железных дорог.

В 1900 г. в Курском жандармском полицейском отделении заводились дела с характерным наименованием «По санитарно- и ветеринарно-полицейскому надзору и надзору за буфетами». При этом, если в 1893 г. дело этой категории состояло из 6 документов, то в 1900 г. – содержало в себе уже 131 документ³, что свидетельствует об увеличении значимости рассматриваемой проблемы.

Для предотвращения занесения заразных болезней в подвижной состав императорского поезда 29 июля 1901 г. были выработаны санитарные меры, утвержденные Дворцовым комендантом и объявленные в приказе Штаба Отдельного корпуса жандармов. В соответствии с этими мерами в здании, где хранился состав императорского поезда, не следовало допускать иные вагоны. Императорский поезд не рекомендовалось ставить вблизи отхожих мест, помойных, мусорных ям или иных нечистот. Все лица, намеревавшиеся войти в состав императорского поезда

на станциях в пути его следования, должны были проходить обязательную дезинфекцию с обязательной сменой одежды [9, с. 36-37].

В приказе по Военному ведомству № 98 от 1904 г. объявлено о необходимости жандармским полицейским оказывать содействия комендантам военно-санитарных поездов. При обращении за содействием со стороны названных комендантов, чины железнодорожной жандармской полиции должны были реагировать в соответствии со складывающейся оперативной обстановкой. При нарушении общественного порядка и спокойствия кем-либо из находящихся в санитарном поезде, жандармские унтер-офицеры составляли акты о происшествии за подписью коменданта поезда, коменданта или начальника станции, и нарушитель предавался в ЖПУ ж. д. для дальнейшего решения дела в соответствии с законом. В случае, если по состоянию здоровья больной не мог продолжать путь, то такой пассажир снимался с поезда на ближайшей станции и передавался в ближайшее лечебное учреждение. При этом задача унтер-офицера ЖПУ ж. д. заключалась в заблаговременном приглашении на станцию приемщика больного для его передачи в медицинское учреждение. Умершие в пути передавались на ближайшей станции жандармскому унтер-офицеру, о чем последний выдавал коменданту поезда свидетельство на бланке о приеме мертвого тела, после чего препровождал покойника для погребения. Деньги на погребение отпускались в размере, определенном по табелю МВД, ежегодно объявляемые в циркулярах Главного штаба.

21 мая 1905 г. Штаб корпуса за № 4455 направил начальникам губернских областных и городских жандармских управлений и жандармских полицейских управлений железных дорог «Правила о порядке представления донесений о происшествиях и по делам о государственных преступлениях», утвержденные 30 апреля 1905 г. шефом жандармов – министром внутренних дел гофмейстером Булыгиным. В п. 6 ст. 6 говорилось о том, что обо всех случаях появления эпидемий (чумы и т. п.) начальникам отделений следовало незамедлительно докладывать по телеграфу руководителям управлений

³ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 40об.

ЖПУ ж. д., а последними – начальнику Штаба Отдельного корпуса жандармов⁴.

В связи с новой вспышкой заболеваемости холерой в 1907 г. [5, с. 183] циркуляром Штаба Отдельного корпуса жандармов № 46 от 13 апреля 1907 г. предписывалось всем начальникам управлений железных дорог организовать проведение на крупных станциях обязательной санитарной уборки в вагонах с переселенцами в целях недопущения распространения инфекционных заболеваний [10, с. 956]. На железных дорогах стали формироваться специальные подвижные холерные отряды [5, с. 184]. Главная их задача заключалась в скорейшем выдвигении на место выявления очага заражения для предотвращения его дальнейшего распространения путем проведения санитарно-эпидемиологических мер. Ключевым фактором, способствовавшим блокированию распространения эпидемий, являлось наличие санитарных служб на станциях.

Для предотвращения занесения заразных болезней в подвижной состав императорского поезда 29 июля 1907 г. были выработаны Санитарные меры, утвержденные Дворцовым комендантом и объявленные в приказе Штаба Отдельного корпуса жандармов за № 96 от 1907 г. [9, с. 36]. Названные меры определяли порядок стоянки императорского поезда, а также режим доступа к нему, в том числе и обслуживающего персонала. Для дезинфекции персонала оборудовались санитарные пропускники.

При появлении заболеваний сыпным тифом среди переселенцев во время следования по сети железных дорог надлежало руководствоваться Правилами для борьбы с сыпным тифом, утвержденными 28 июля 1908 г., Высочайше учрежденными комиссией о мерах предупреждения и борьбы с чумной заразой. При появлении на участках обслуживания холерных или чумных заболеваний среди переселенцев железнодорожным, санитарным и полицейским подразделениям следовало руководствоваться правилами для предупреждения распространения чумы и холеры по железным дорогам, утвержденным 19 ноября 1908 г. [10, с. 959].

16 июля 1909 г. Министерством путей сообщения были утверждены правила вра-

чебно-санитарного надзора за переселенцами во время их следования по железным дорогам [10, с. 957]. Врачебно-санитарный надзор и оказание медицинской помощи во время следования переселенцев по железным дорогам возлагались на железные дороги и их медицинский персонал. Врачебно-санитарный надзор заключался в: 1) осмотре переселенцев перед посадкой их в поезд, по возможности в дневное время; 2) наблюдении за состоянием здоровья переселенцев в пути и на местах стоянок; 3) оказании бесплатной первоначальной медицинской помощи заболевшим; 4) надзоре за чистотой вагонов; 5) наблюдении за доброкачественностью пищевых продуктов, питьевой воды, отпускаемых переселенцам на станциях; 6) профилактике распространения острозаразных заболеваний среди переселенцев; 7) изоляции заболевших.

Заведующий Старо-Оскольским отделением Харьковского ЖПУ ж. д. сообщил начальнику Воронежского Губернского жандармского управления за № 264 от 31 июля 1909 г. о том, что прибывший на жительство на ст. Горшечное Михаил Сосинович заболел тифом⁵. Начальник ЖПУ ж. д., в свою очередь, обязан был докладывать о случаях выявления заразных заболеваний в Штаб Отдельного корпуса жандармов и губернатору. Последний же, в соответствии с § 2 Высочайше утвержденных «Правил принятия мер к прекращению холеры и чумы при появлении их в Империи» (от 11 августа 1903 г.) – по телеграфу министру внутренних дел и военному министру, принимая в то же время меры к изоляции больного, дезинфекции зараженных вещей и помещений. Механизмы внутреннего горизонтального взаимодействия включали прямые личные контакты руководителей подразделений, создание временных групп для решения конкретных задач.

В 1910 г. в Курском отделении было заведено дело с характерным наименованием «О холерной эпидемии», состоящее из 239 листов⁶. Если в 1909 г. подобное дело состояло из 31 листа⁷, то в связи с новой вспышкой эпидемии его объем увеличился почти в десять раз, что свидетельствует об

⁴ ГАБО (Государственный архив Белгородской области). Ф. 101. Оп. 1. Д. 5. Л. 45-46.

⁵ ГАВО (Государственный архив Воронежской области). Ф. И-1. Оп. 1. Д. 1084. Л. 36.

⁶ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 94.

⁷ Там же. Л. 88об.

активном вовлечении жандармских полицейских подразделений железных дорог в противодействие эпидемиям в соответствии с текущей санитарно-эпидемиологической ситуацией. В период с 1911 по 1914 г. дела Курского жандармского полицейского отделения Московского ЖПУ ж. д. изменили наименование и стали называться «По санитарному и ветеринарному надзору и надзору за буфетами и торговлей на станциях и бесплатной торговле вином и другими предметами», «О санитарном надзоре и медицинской помощи»⁸. Количество листов дел в этот период, в зависимости от складывающейся обстановки, варьировалось от 51 до 102.

Поскольку санитарно-эпидемиологическое благополучие населения тесно связано с состоянием ветеринарного надзора в целом, при перевозках скота важно было обеспечить надлежащее содержание животных. Особое внимание железнодорожные жандармы уделяли условиям перевозки скота, порядку утилизации трупов павших животных. Чтобы исключить высокий уровень падежа скота в пути следования и на станциях, в составе МВД был создан Ветеринарный комитет, призванный осуществлять руководство ветеринарией. Ветеринарные пункты на железнодорожных станциях входили в правительственную ветеринарию, к обязанностям которой относился надзор за перевозками, инспекторская работа, контроль за выполнением санитарно-ветеринарных законов и инструкций. На крупных железнодорожных станциях были созданы фельдшерские пункты. Железнодорожные жандармы контролировали процессы, происходившие в ветеринарии, процессы дезинфекции подвижного состава и помещений, особенно в первые периоды функционирования жандармских полицейских подразделений железных дорог. Так, в Курском жандармском полицейском отделении Московского ЖПУ ж. д. заводились дела «О павшем скоте и о недоброкачественном грузе»⁹, «О павшем рогатом скоте»¹⁰, «О павшем скоте на железной дороге во время следования»¹¹ и т. д.

В конце XIX – начале XX века борьба с эпидемиями в основном велась медико-по-

лицейскими мерами, которые детально определяли действия жандармов, направленные на локализацию эпидемий. Своевременное выявление заболевших, их изоляция и передача в медицинские учреждения, мониторинг оперативной обстановки и обеспечение надлежащего правопорядка при проведении необходимых санитарно-эпидемиологических мероприятий – вот сфера ведения жандармской железнодорожной полиции в условиях противодействия эпидемиям во второй половине XIX – начала XX века. Таким образом, для борьбы с эпидемиями существовал единый механизм взаимодействия структур жандармского железнодорожного ведомства с врачебно-санитарной службой, комендантами военно-санитарных поездов при передвижении войск по железным дорогам, железнодорожными службами и иными ведомствами, что обеспечило целостность, устойчивость, согласованность действий государственных органов, позволяло повысить результативность в вопросах обеспечения безопасности в социальной сфере в зоне ответственности железнодорожной жандармерии, как составной части государственной власти.

Централизация системы железнодорожной жандармерии не означала отсутствия взаимодействия жандармских органов с различными властными структурами на территории Курской губернии. Представляя собой воинское подразделение, состоявшее на бюджете Военного министерства, военное законодательство вменяло личному составу Жандармских полицейских управлений железных дорог обязанности и права министерства внутренних дел, обязывавшие транспортную полицию не только обеспечивать охрану общественного порядка в предупреждении и пресечении нарушений общественной безопасности в полосе отчуждения, но и оказывать содействие службам и ведомствам в вопросах обеспечения санитарно-эпидемиологической безопасности на объектах железнодорожного транспорта.

Изучение механизма взаимодействия железнодорожных жандармских подразделений в вопросах обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия на территории Курской губернии показало, что при преобладании иерархических отношений существенными были согласованные дейст-

⁸ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 101-111.

⁹ Там же. Л. 4об.

¹⁰ Там же. Л. 8.

¹¹ Там же. Л. 22об.

вия на горизонтальном уровне. Связанные с эпидемиями и инфекционными болезнями ограничения при перевозках по железным дорогам носили упреждающий характер, где применение силы было прямым действием железнодорожных жандармов. Обобщение

позитивного опыта взаимодействий железнодорожных жандармов в дореволюционной Курской губернии может быть полезным при выработке различных форм и моделей работы современных территориальных органов МВД России на транспорте.

Список литературы

1. Васильев К.В., Сегал А.Е. История эпидемий в России: материалы и очерки. М.: Гос. изд-во мед. лит., 1960. 400 с.
2. Башкуев В.Ю. Забайкальская область и город Верхнеудинск перед угрозой пятой пандемии холеры // Вестник Бурятского научного центра Сибирского отделения Российской академии наук. 2013. № 1 (9). С. 37-46.
3. Агафонова А.Б. Санитарная и эпидемиологическая обстановка в Череповце в последней трети XIX – начале XX в. // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. 2018. № 6 (57). С. 77-88. DOI 10.26105/SSPU.2019.57.6.007
4. Коровин В.В., Романов А.В. Состояние здравоохранения Курской губернии в период Первой мировой войны // Известия Юго-Западного государственного университета. 2013. № 6-1 (51). С. 187-192.
5. Смирнов С., Смирнова В. Врачебно-санитарное обслуживание переселенцев на железных дорогах Азиатской России в начале XX века // Евразийский журнал региональных и политических исследований. 2003. № 2. С. 182-200.
6. Санин В.Е. Организационно-правовое обеспечение деятельности жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги (1893–1917 гг.): историко-правовой аспект: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2017. 277 с.
7. Кузнецов С.А. Создание отделений жандармской полиции Рязань-Уральской железной дороги в Саратовской губернии // Историческое образование в современном мире: сб. науч. ст. Волгоград: Изд-во «Принт», 2009. С. 183-188.
8. Федоров С.И. Справочная книжка для чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог. СПб.: Тип. Штаба Отд. корп. жандармов, 1903. 523 с.
9. Тимофеев Л.А. Справочная книга для чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог: Охрана императорских поездов. СПб.: Тип. Штаба Отд. корп. жандармов, 1908. 95 с.
10. Тимофеев Л.А. Обязанности жандармской железнодорожной полиции по жандармско-полицейской части. СПб.: Типография Министерства внутренних дел, 1912. 1195 с.
11. Яблонских Е.К. История экономики России XIX в.: конспект лекций. М.: МГТУ «Станкин», 2000. 68 с.
12. Золотухин А.Ю., Коровин В.В., Манжосов А.Н., Романов А.В. Последняя война императорской России и Курская губерния: социально-экономические процессы в провинции. Курск: Юго-Зап. гос. ун-т, 2014. 204 с.

References

1. Vasilyev K.G., Segal A.L. *Istoriya epidemiy v Rossii (materialy i ocherki)* [History of Epidemics in Russia (Materials and Essays)]. Moscow, Medical Literature Publ., 1960, 400 p. (In Russian).
2. Bashkuyev V.Y. Zabaykal'skaya oblast' i gorod Verkhneudinsk pered ugrozoy pyatoy pandemii kholery [The Zabaikalskaya Oblast and the town of Verkhneudinsk facing the threat of the fifth cholera pandemic]. *Vestnik Buryatskogo nauchnogo tsentra Sibirskogo otdeleniya Rossiyskoy akademii nauk* [Bulletin of the Buryat Scientific Center of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences], 2013, no. 1 (9), pp. 37-46. (In Russian).
3. Agafonova A.B. Sanitarnaya i epidemiologicheskaya obstanovka v Cherepovtse v posledney trety XIX – nachale XX v. [Sanitary and epidemiological situation in Cherepovets in the last third of the 19th – early 20th centuries]. *Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta – The Surgut State Pedagogical University Bulletin*, 2018, no. 6 (57), pp. 77-88. DOI 10.26105/SSPU.2019.57.6.007. (In Russian).
4. Korovin V.V., Romanov A.V. Sostoyaniye zdravookhraneniya Kurskoy gubernii v period Pervoy mirovoy voyny [Condition of health care of the Kursk province during World War I]. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta – Proceedings of the Southwest State University*, 2013, no. 6-1 (51), pp. 187-192. (In Russian).

5. Smirnov S., Smirnova V. Vrachebno-sanitarnoye obsluzhivaniye pereselentsev na zheleznykh dorogakh Aziatskoy Rossii v nachale XX veka [Medical and sanitary services for migrants on the railways of Asian Russia at the beginning of the 20th century]. *Evraziyskiy zhurnal regional'nykh i politicheskikh issledovaniy – Eurasian Journal of Region and Political Research*, 2003, no. 2, pp. 182-200. (In Russian).
6. Sanin V.E. *Organizatsionno-pravovoye obespecheniye deyatel'nosti zhandarmskogo politseyskogo upravleniya Sibirskoy zheleznoy dorogi (1893–1917 gg.): istoriko-pravovoy aspekt: dis. ... kand. yurid. nauk* [Organizational and Legal Support for the Activities of the Gendarme Police Department of the Siberian Railway (1893–1917). Cand. jurid. sci. diss.]. Moscow, 2017, 277 p. (In Russian).
7. Kuznetsov S.A. Sozdaniye otdeleniy zhandarmskoy politsii Ryazan'-Ural'skoy zheleznoy dorogi v Saratovskoy gubernii [Creation of departments of the gendarme police of the Ryazan-Ural railway in the Saratov Governorate]. *Istoricheskoye obrazovaniye v sovremennoy mire* [Historical Education in the Modern World]. Volgograd, "Print" Publ., 2009, pp. 183-188. (In Russian).
8. Fedorov S.I. *Spravochnaya knizhka dlya chinov Zhandarmskikh Politseyskikh Upravleniy zheleznykh dorog* [Reference Book for the Ranks of the Gendarme Police Directorates of the Railways]. St. Petersburg, Typography of Headquarters of a Separate Gendarmes Corps, 1903, 523 p. (In Russian).
9. Timofeyev L.A. *Spravochnaya kniga dlya chinov Zhandarmskikh Politseyskikh Upravleniy zheleznykh dorog: Okhrana imperatorskikh poyezdov* [Reference Book for the Ranks of the Gendarme Police Directorates of Railways: Guarding the Imperial Trains]. St. Petersburg, Typography of Headquarters of a Separate Gendarmes Corps, 1908, 95 p. (In Russian).
10. Timofeyev L.A. *Obyazannosti zhandarmskoy zheleznodorozhnoy politsii po zhandarmsko-politseyskoy chasti* [Duties of the Gendarme Railway Police in the Gendarme-Police Unit]. St. Petersburg, Typography of Ministry of Internal Affairs, 1912, 1195 p. (In Russian).
11. Yablonskikh E.K. *Istoriya ekonomiki Rossii XIX v.: konspekt lektsiy* [History of the Russian Economy of the 19th Century: Lecture Notes]. Moscow, MG TU "Stankin" Publ., 2000, 68 p. (In Russian).
12. Zolotukhin A.Y., Korovin V.V., Romanov A.V. et al. *Poslednyaya voyna imperatorskoy Rossii i Kurskaya guberniya: sotsial'no-ekonomicheskiye protsessy v provintsii* [The Last War of Imperial Russia and Kursk Governorate: Social and Economic Processes in the Governorate]. Kursk, Southwest State University Publ., 2014, 204 p. (In Russian).

Информация об авторе

Петрыкин Николай Николаевич, преподаватель кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта. Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации им. И.Д. Путилина, г. Белгород, Российская Федерация. E-mail: npetrykin@mvd.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1441-6974>

Поступила в редакцию 26.06.2020 г.
Поступила после рецензирования 24.07.2020 г.
Принята к публикации 28.08.2020 г.

Information about the author

Nikolai N. Petrykin, Lecturer of Security at Transport Facilities Department. Belgorod Law Institute of Ministry of the Internal of the Russian Federation named after I.D. Putilin, Belgorod, Russian Federation. E-mail: npetrykin@mvd.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1441-6974>

Received 26 June 2020
Reviewed 24 July 2020
Accepted 28 August 2020