




<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2023-22-3-510-524>
EDN: ULGVYA

Научная статья / Research article

Деятельность жандармской полиции Российской империи на железных дорогах Великого княжества Финляндского в годы Первой мировой войны

Петр Александрович Колпаков  , Рафаэль Амирович Арсланов 

Российский университет дружбы народов, Москва, Россия

 kolpakov-p.a@rudn.ru

Аннотация: Анализируется исторический опыт организации служебной деятельности жандармского полицейского управления Финляндских железных дорог в годы Первой мировой войны. Освещается специфика Великого княжества Финляндского как национальной окраины, в значительной степени влиявшая на работу железнодорожной полиции имперской России в военное время. На основе анализа корпуса архивных документов определяются основные направления мероприятий, реализовывавшихся жандармами для обеспечения стабильного функционирования железных дорог Великого княжества Финляндского, недопущения повреждений и разрушений объектов инфраструктуры. Особое внимание уделяется предотвращению диверсионной и шпионской деятельности. Показаны особенности выполнения железнодорожными жандармами контрразведывательной работы на приграничных станциях и в глубине территории Финляндии. Раскрыты некоторые подходы противника к подготовке и отправке в Российскую империю лиц с целью получения военных сведений. Рассмотрение в совокупности факторов политической обстановки в Великом княжестве Финляндском и многообразия выполнявшихся в военное время железнодорожными жандармами задач позволило сделать вывод о большом стратегическом значении их службы на рельсовых дорогах национальной окраины.


Ключевые слова: жандармское полицейское управление, финляндский вопрос, транспортной полиции России, шпионаж, диверсия, сепаратизм

Для цитирования: Колпаков П.А., Арсланов Р.А. Деятельность жандармской полиции Российской империи на железных дорогах Великого княжества Финляндского в годы Первой мировой войны // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2023. Т. 22. № 3. С. 510–524. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2023-22-3-510-524>

Activities of the gendarmerie police of the Russian Empire on the railways of the Grand Duchy of Finland during the First World War

Petr A. Kolpakov  , Rafael A. Arslanov 

RUDN University, Moscow, Russia

 kolpakov-p.a@rudn.ru

Abstract: The article analyzes the historical experience of organizing official activities of the gendarmerie police department of the Finnish Railways during the First World War. The study highlights the specifics of the Grand Duchy of Finland as national outskirts which largely influenced the work of the railway police of the Russian Empire in wartime. Based on the analysis of the body of archival documents, there are determined the main measures implemented by gendarmes to ensure



the stable functioning of the railways of the Grand Duchy of Finland, to prevent damage and destruction of infrastructure facilities. Particular attention is paid to the prevention of subversive and espionage activities. There are shown the features of conducting counterintelligence activities by railway gendarmes at border stations and in the hinterlands of Finland. Some of the enemy's approaches to training and sending people to the Russian Empire in order to obtain military information are revealed. The consideration of the factors of the political situation in the Grand Duchy of Finland and the variety of tasks performed by railway gendarmes in wartime made it possible to conclude that their activities on the railroads of the national outskirts were of great strategic importance.

Keywords: gendarmerie police department, Finnish question, Russian transport police, espionage, sabotage, separatism

For citation: Kolpakov, Petr, and Arslanov, Rafael. "Activities of the gendarmerie police of the Russian Empire on the railways of the Grand Duchy of Finland during the First World War." *RUDN Journal of Russian History* 22, no. 3 (August 2023): 510–524 (in Russian). <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2023-22-3-510-524>

Введение

Исторический путь становления и развития российской государственности неразрывно связан с освоением обширных территорий. Появление железных дорог в России стало основой для развития новых отраслей промышленности, науки и экономики¹. Вовлечение населения огромной страны в единую систему хозяйственных, политических и социокультурных отношений и сегодня продолжает определять потребности в развитии путей сообщения страны². В условиях Российской империи начала XX в., с ее нараставшими национальными противоречиями и сепаратистскими тенденциями, задача обеспечения безопасности на железных дорогах, являвшихся скрепой огромного государства, приобретала стратегическое значение. Особую остроту решение данной задачи получало в эпоху войн и социально-политических потрясений.

Противодействие преступлениям на железных дорогах в России было возложено на специальные жандармские полицейские управления. Первое полицейское управление на «чугунке» было учреждено в 1844 г. для обеспечения правопорядка во время строительства Николаевской железной дороги³. Структура железнодорожной полиции развивалась вместе с расширением дорожной сети. 27 июля 1861 г. императором Александром II было утверждено положение о полицейских управлениях Санкт-Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог. Указанные части были подчинены дорожным инспекторам⁴. В 1866 г. железнодорожная полиция была переведена из ведения Министерства путей сообщения в структуру Отдельного корпуса жандармов⁵. Начался процесс реорганизации уже существовавших управлений и создания новых жандармских частей на железных дорогах⁶.

¹ Вульф А. История железных дорог Российской империи. М., 2016. С. 11.

² Аксененко Н.Е., Ляпидус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе. М., 2001. С. 15–17.

³ Высочайше утвержденный всеподданнейший доклад Главноуправляющего Путиями Сообщения и Публичными Зданиями. – О сокращении штата Полицейского Управления Николаевской железной дороги // ПСЗРИ. СПб., 1857. Собрание II. Т. 31. Ч. 1. № 30046. С. 24–25.

⁴ Высочайше утвержденное Положение о Полицейских Управлениях Санкт-Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог // ПСЗРИ. СПб., 1863. Собрание II. Т. 36. Ч. 2. № 37289. С. 195–197.

⁵ Именной, объявленный в приказе Военного Министра 8 Января 1867 года. – Об обязанностях и подчинении Жандармских Полицейских Управлений железных дорог // ПСЗРИ. СПб., 1868. Собрание II. Т. 41. Ч. 2. № 44071. С. 532.

⁶ См., например: Именной, объявленный в приказе по военному ведомству. – О штате Жандармских Полицейских Управлений железных дорог // ПСЗРИ. СПб., 1873. Собрание II. Т. 43. Ч. 2. № 46193. С. 160–161; Именной, объявленный в приказе по военному ведомству. – О сформировании Жандармского Полицейского Управления на Ростовско-Грушевой железной дороге // ПСЗРИ. СПб.,

Курс на развитие организации железнодорожной полиции воплотился, в частности, в создании 11 июня 1870 г. жандармского управления на железных дорогах в Финляндии, штат которого составляли: начальник управления, два начальника отделений, 43 унтер-офицера и два писаря⁷.

С началом Первой мировой войны обеспечение безопасности путей сообщения стало для жандармских частей первоочередной задачей. Следует учесть, что в связи с тяготами военного времени ситуация на железных дорогах резко ухудшилась: произошел рост общеуголовной преступности, в частности контрабанды, краж и разбойных нападений. К тому же прилегающая к путям инфраструктура наполнялась шпионами и поддерживающими вражескую сторону личностями. Возросшая угроза совершения диверсий на «чугунке» требовала осуществления полицейского сопровождения и контрразведывательного обеспечения важных перевозок. Особые трудности железнодорожные жандармы испытывали в годы Первой мировой войны на территории Великого княжества Финляндского. Специфику их службы в регионе определяли культурная самобытность населения, его негативная реакция на политику русификации и интеграции Финляндии в пространство империи, распространение сепаратистских настроений, а также соседство формально нейтральной Швеции, территория которой использовалась немцами для засылки в Россию своих агентов.

Эволюция полицейских органов и специальных служб Российской империи вызывает повышенный интерес современных отечественных ученых. Так, подробному изучению был подвергнут историко-правовой аспект несения службы частями жандармской полиции на железных дорогах⁸. Ряд работ был посвящен региональным особенностям деятельности транспортной полиции в Российской империи⁹. Однако проблема обеспечения жандармской полицией безопасности на железнодорожном транспорте все еще требует всестороннего комплексного освещения. Не стала объектом специального анализа и служба ее чинов на железных дорогах Великого княжества Финляндского в период Первой мировой войны.

Целью исследования является реконструкция и осмысление исторического опыта служебной деятельности жандармской полиции на объектах железнодорож-

1873. Собрание II. Т. 44. Ч. 2. № 47372. С. 16; Именной, объявленный в приказе по военному ведомству. – Об увеличении штатов Жандармских Полицейских Управлений Московско-Ярославской и Московско-Воронежской железных дорог // ПСЗРИ. СПб., 1873. Собрание II. Т. 44. Ч. 2. № 47420. С. 50–51; Именной, объявленный в приказе по военному ведомству. – Об учреждении жандармского надзора на Новоторжской железной дороге // ПСЗРИ. СПб., 1874. Собрание II. Т. 45. Ч. 1. № 48516. С. 889–890; Именной, объявленный в приказе по военному ведомству. – О формировании Жандармского Полицейского Управления Московско-Брестской железной дороги // ПСЗРИ. СПб., 1874. Собрание II. Т. 45. Ч. 2. № 48626. С. 186–187.

⁷ Именной, объявленный в приказе по военному ведомству. – Об учреждении Жандармского Полицейского Управления на железных дорогах в Финляндии // ПСЗРИ. СПб., 1874. Собрание II. Т. 45. Ч. 1. № 48477. С. 787.

⁸ См., например: *Рыжова Ю.В.* Жандармские полицейские управления железных дорог в системе обеспечения транспортной безопасности Российской империи: монография. М., 2020; *Мамлеева Д.Р., Морин А.В.* К вопросу совершенствования деятельности транспортной полиции России в условиях модернизации во второй половине XIX века // Евразийский юридический журнал. 2017. № 9 (112). С. 109–110; *Мамлеева Д.Р.* Основные направления деятельности службы полиции на транспорте в сфере противодействия преступности (историко-правовой аспект) // Бизнес в законе. 2008. № 4. С. 236–238.

⁹ См., например: *Литвинов В.П.* Железнодорожная полиция в царской России: Ташкентское направление (правовой аспект) // Вестник Кыргызско-Российского Славянского университета. 2016. Т. 16. № 4. С. 8–11; *Никонов К.О.* Исторический опыт формирования жандармского полицейского управления Китайско-Восточной железной дороги в начале XX века // Клио. 2020. № 6 (162). С. 84–90; *Кузьмицкий В.В.* Исторический опыт деятельности транспортной полиции в XIX веке. История Восточно-Сибирской транспортной полиции // Деятельность правоохранительных органов в современных условиях. Материалы Международной научно-практической конференции. 2012. С. 310–324.

ной инфраструктуры Великого княжества Финляндского в годы Первой мировой войны.

Источниковую базу исследования составили ранее не опубликованная делопроизводственная документация жандармских железнодорожных частей – циркуляры и рапорты, отложившиеся в фондах «Жандармское полицейское управление Финляндских железных дорог» (Ф. 495) и «Московско-Камышинское жандармское полицейское управление железных дорог» (Ф. 75) Государственного архива Российской Федерации, а также законодательные акты, регулировавшие организацию специальной железнодорожной полиции, и историческая публицистика, посвященная усилению финского сепаратизма.

Охрана правопорядка на железных дорогах Финляндии в условиях усиления национального сепаратизма

Несение службы жандармской полицией на железных дорогах Великого княжества Финляндского в годы Первой мировой войны в значительной степени осложнялось нелояльным отношением местного населения к представителям царской власти. Такая особенность условий выполнения задач по охране порядка железнодорожными жандармами была определена сопротивлением финнов к мерам государственной политики интеграции национальной окраины, интенсивность которых возросла в конце XIX – начале XX в.

Отправной точкой интенсификации финского сепаратизма, воплотившегося впоследствии как в пассивном саботаже решений имперских властей, так и в активной помощи немцам и их союзникам в годы Первой мировой войны, стал высочайший манифест императора Николая II от 15 февраля 1899 г., лишивший сейм законодательной самостоятельности. Цель подписания самодержцем нормативного акта заключалась в установлении обязанности финских властей получать высочайшее соизволение в случае, если издаваемые законы Великого княжества Финляндского «касаются общегосударственных потребностей или находятся в связи с законодательством Империи». При этом к данной формулировке фактически могла быть отнесена любая законодательная инициатива, ввиду того, что круг вопросов, относившихся к «общегосударственным потребностям», не был нормативно определен¹⁰.

Курс на ограничение автономии Великого княжества Финляндского ярко проявился в политике генерал-губернатора Финляндии Н.И. Бобрíkова, основой которой являлись русификация национальной окраины, лишение ее вооруженных сил, контролируемость печатной прессы¹¹.

Соединение финской и имперской железнодорожных сетей Н.И. Бобрíkов рассматривал в качестве механизма усиления экономического и культурного освоения финской территории. Эта идея, по заверениям газеты «Hufvudstadsbladet», была «любимым проектом» генерал-губернатора. В 1899 г. Н.И. Бобрíkов ходатайствовал о резолюции относительно соединения железных дорог и строительства для этих целей моста через Неву. Весной 1904 г. для строительства «чугунки» было предписано выделить 2,5 млн. руб. Не высказав возражений, финские сенаторы согласовали внесение требуемой суммы в бюджет империи¹².

¹⁰ Материалы по финляндскому вопросу. Высочайший манифест от 3/15 февраля 1899 г. Официальные документы, реляции, газетные и журнальные статьи и проч. Берлин. 1901. С. 5–9.

¹¹ Бахтурина А.Ю. Окраины Российской империи: государственное управление и национальная политика в годы Первой Мировой войны (1914–1917 гг.). М., 2004. С. 237.

¹² Правилова Е.А. Деньги и власть в политике России на национальных окраинах. 1801–1917. М., 2006. С.239–240.

Жизнь генерал-губернатора была прервана 17 июня 1904 г. в результате покушения, совершенного на него Эйганом Шауманом – сыном финляндского сенатора. Символичности этому трагическому событию и тревожности для российского правительства добавил тот факт, что пули, выпущенные из револьвера, настигли Н.И. Бобрикова в стенах Сената Великого княжества Финляндского. В день убийства некоторые финны вышли на улицу с красными цветами в петлицах. Рестораны были полны посетителей с радостными лицами. На одной из лент, которую приготовили для венка покончившему с собой на месте преступления Шауману, значилась признательность «за четко исполненный долг»¹³.

Вскоре волна политического террора накрыла Финляндию: был убит прокурор сената Ионсон, совершено покушение на Выборгского губернатора Н.А. Мясоедова, помощника генерал-губернатора В.О. Дейтриха, Тавастугского (современное наименование – Хямеэнлинна) губернатора А.А. Папкова, а также на одного городского и жандармского унтер-офицера¹⁴.

Со смертью Н.И. Бобрикова объединительные реформы остановились¹⁵. Финляндская железная дорога была соединена с российской железнодорожной сетью лишь в 1913 г.

Однако отказом от принудительной интеграции баланс интересов империи и национальной окраины восстановить уже было невозможно. Маховик сепаратистских настроений, однажды качнувшись, охватывал все более широкие слои населения Финляндии. Усиление налогового бремени после вступления Российской империи 1 августа 1914 г. в Первую мировую войну еще в большей степени укрепило симпатии финнов к «отделенчеству» и рабочему движению.

15 сентября 1914 г. Особое совещание при Министерстве финансов выразило мнение о том, что жители Финляндии должны были взять на себя 1,8 % от расходов на войну, соответственно доле населения национальной окраины в общей численности населения Империи. Сенат предложение не одобрил, признав, что такое решение могло вызвать в Финляндии серьезное возмущение и стать благодатной почвой для агитации противника. Однако противостояние с Германией, Австро-Венгрией и Османской империей требовало изыскания все большего количества источников средств, и в Финляндии были введены новые налоги¹⁶.

Присоединение рабочего движения к общему фронту борьбы против российских интеграционных попыток происходило постепенно и стало определяющим для успеха Социал-демократической партии Финляндии (СДПФ)¹⁷. По итогам выборов 1916 г. в находившейся на военном положении Финляндии абсолютное большинство голосов в сейме получила СДПФ. В их результатах генерал-губернатора Ф.-А.А. Зейна насторожила не столько возможность социального переворота в Финляндии, сколько «зараженность» сейма сепаратистской идеей. Сепаратизм становился благодатной почвой для распространения среди финнов симпатий к Германии. Прежде чем российские власти успели вмешаться, примерно 2 тыс. добровольцев успели уехать в Германию¹⁸.

Задача обеспечения правопорядка на железных дорогах Финляндии осложнялась не только нелояльным отношением представителей местного населения,

¹³ *Бородкин М.М.* Из новейшей истории Финляндии: время управления Н.И. Бобрикова. СПб., 1905. С. 438.

¹⁴ Там же. С. 436–447.

¹⁵ *Лялина М.А.* Очерки истории Финляндии от древнейших времен до начала XX столетия. СПб., 1908. С. 301.

¹⁶ *Мейнандер Х.* История Финляндии. Линии, структуры, переломные моменты. М., 2008. С. 233–236.

¹⁷ Там же. С. 128.

¹⁸ *Юссила О. Хентилия С., Невакиви Ю.* Политическая история Финляндии 1809–2009. М., 2010. С. 117.

но и ненадежностью финляндских властей, в том числе и полицейских, во взаимодействии с которыми жандармам надлежало охранять рельсовые дороги и сопутствующую инфраструктуру. Так, секретным циркуляром от 17 июня 1916 г. начальник жандармского полицейского управления Финляндских железных дорог сообщал начальникам пограничных пунктов Раумо, Мянтилуото, Улеаборг и начальникам Абосского и Гельсингфорского жандармских железнодорожных отделений о бегстве из города Якобстада трех констеблей – нижних чинов местного полицейского управления. Артур-Алексиус Иогасон, Харальд-Константин Рикман и Уно Масстин, не желая продолжать нести службу, забрали выданное им казенное оружие, похитили моторную лодку и направились в Швецию. Через некоторое время констебли оповестили родственников о том, что они живы, прислав из Стокгольма фотографические карточки, на которых они были запечатлены в гражданской одежде. Предполагая, что беглецы, выждав, могут вернуться к местам жительства, начальник железнодорожного жандармского управления генерал-майор Ю.Э. Фрейберг указывал подчиненным на необходимость ознакомления унтер-офицеров, находившихся на пограничных пунктах, с полученными фотографиями для произведения ареста в случае появления констеблей¹⁹.

Неблагонадежность проявляли и финляндские железнодорожные служащие. Жандармское полицейское управление железных дорог Великого княжества требовало от железнодорожной администрации уведомлять служащих и рабочих о строгости наказания за содействие перемещению бежавших пленных за границу. Виновными признавались те кондукторские бригады, которые сопровождали поезд на перегоне, где обнаруживались нелегально следовавшие лица. Такого рода указания обосновывались полученной от агентов информацией о том, что кондукторские бригады товарных поездов прятали в незапломбированных порожних вагонах бежавших из плена германо-австрийцев и других нелегальных лиц²⁰.

Для организации противодействия выездам с помощью местных жителей военнопленных жандармским отделениям было приказано выполнять ряд мероприятий:

1. При погрузке на вокзалах Петрограда и Гельсингфорса почтовых вагонов до помещения отпавлений производить подробнейший осмотр этих вагонов.
2. Строжайшим образом следить, чтобы в погрузке принимали участие исключительно лица, принадлежавшие к финляндскому почтовому составу, которые должны быть известны чинам Териокского и Гельсингфорского отделений.
3. При следовании почтовых вагонов по линиям железных дорог, особенно на узловых станциях, где производится перегрузка почтовых баулов из одного вагона в другой, присутствовать жандармским унтер-офицерам, входя при этом в почтовые вагоны в присутствии почтовых чиновников, при чем обращать внимание, не помещаются ли под почтовыми баулами какие-нибудь посторонние лица.
4. Так как в Финляндию из Петрограда следует для приема грузов в пограничных портах большое число незапломбированных порожних вагонов, то возможно присутствие в этих вагонах беглых немцев, а потому на всех станциях, где имеются жандармские унтер-офицеры, возможно чаще осматривать эти порожние вагоны, открывая их для этой цели²¹.

Обеспечить безопасность на объектах рельсового транспорта, полностью исключая взаимодействие жандармской железнодорожной полиции с представителями финской администрации, было невозможно. Кроме того, необходимость помощи местных железнодорожных служащих определялась потребностью в получении сведений о криминальной обстановке на прилегавшей территории, а также отсутствием жандармских чинов на небольших станциях.

¹⁹ Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф. 495. Оп. 2. Д. 1. Л. 412–412 об.

²⁰ Там же. Д. 3. Л. 7–7 об.

²¹ Там же. Л. 6–6 об.

Примечательно, что выработка общих взглядов на обязанности финской администрации и железнодорожных служащих относительно требований жандармов ввиду наличия трений по этому вопросу, осуществлялась представителями самого высокого звена властной иерархии задолго до начала Первой мировой войны.

Отвечая 10 апреля 1871 г. на письмо Финляндского генерал-губернатора Н.В. Адлеберга с просьбой подробно разъяснить обязанности жандармского железнодорожного полицейского управления, шеф жандармов П.А. Шувалов предложил следующую формулировку, описывавшую механизм сотрудничества железнодорожной администрации и жандармской полиции:

На тех станциях железных дорог, где не имеется жандармов, начальники станций обязаны уведомлять немедленно жандармское управление в Выборге телеграммами об опаздывающих против расписания поездах, о столкновении поездов, о соскакивании их с рельсов, об умышленной порче эксплуатации, о несчастных случаях с пассажирами или должностными при дороге лицами и вообще о всех происшествиях, влекущих за собою вредные последствия; при чем начальники станций, извещая Жандармское Управление о подобных случаях, обязаны разъяснять вкратце и причины их²².

В целом такое предложение было одобрено Н.В. Адлебергом с оговоркой, что при извещении о происшествиях начальники станций обязывались кратко разъяснить их причины, если они совершенно очевидны. В противном случае, «если обнаружение этих причин зависит от производства исследования происшествия, то в извещении упомянуть, что причины еще не исследованы». Такое замечание обеспечивало железнодорожную администрацию аргументом в случае ее обвинения в умолчании важных обстоятельств²³. Вместе с этим генерал-губернатор отношением от 31 декабря 1871 г. не упустил возможности указать главному железнодорожному жандарму Финляндии о пределах его полномочий, ограничивавшихся «лишь содействием местному начальству в случае какого-либо бесчинства и нарушения публичного спокойствия»²⁴.

Коллизии имели место также и во взаимоотношениях с судебными властями Великого княжества. Факты незаконного отказа мировыми судьями в принятии к рассмотрению протоколов о проступках заставили вмешаться в ситуацию министра юстиции К.И. Палена, поддержавшего требования железнодорожной полиции²⁵.

Диапазон обязанностей, выполнявшихся жандармскими чинами на железнодорожных объектах Великого княжества Финляндского в годы Первой мировой войны, отличался чрезвычайной широтой. Необходимо отметить, что и их описание, нормативно закрепленное еще в приказе военного министра от 8 января 1867 г., характеризовала пространность:

на жандармские полицейские управления железных дорог, независимо от обязанностей наружной полиции, составляющих настоящее их назначение, возложить и обязанности наблюдательные²⁶.

На железнодорожных станциях Великого княжества Финляндского жандармерия осуществляла разнообразные функции надзора. Так, 12 марта 1916 г. начальникам отделений жандармского полицейского управления Финляндских железных

²² ГАРФ. Ф. 495. Оп. 1. Д. 9. Л. 1–2.

²³ Там же. Л. 2 об.

²⁴ Там же. Л. 8–9.

²⁵ Там же. Л. 11–11 об.

²⁶ Именной, объявленный в приказе Военного Министра 8 Января 1867 года. – Об обязанностях и подчинении Жандармских Полицейских Управлений железных дорог // ПСЗРИ. СПб., 1843. Собрание II. Т. 41. № 44071. С. 532.

дорог поступило указание проконтролировать размещение на станциях распечатанных объявлений на русском, финском и шведском языках об открытии подписки на внутренний государственный заем на сумму 2 млрд руб.²⁷ Согласно местному законодательству также осуществлялось наблюдение за соблюдением ограничения на продажу мяса и мясных продуктов по средам и пятницам²⁸.

Однако условия военного времени отодвинули на второй план повседневные функции железнодорожных жандармов. Борьба с Германией и Австро-Венгрией обострила проблемы защиты железнодорожной инфраструктуры Великого княжества и пресечения быстрого распространения антивоенных, революционных и сепаратистских воззрений среди его жителей.

Особенно острой на финских железных дорогах в годы войны стала угроза диверсий, которая во многом определялась близостью Швеции, формально нейтральной, но фактически содействовавшей немцам и австрийцам. Наличие намерений вражеских государств осуществить на финских дорогах подрывные акции, согласно секретному отношению генерал-квартирмейстера генерал-лейтенанта А.С. Лукомского, направленному в январе 1917 г. главному начальнику военных сообщений генерал-лейтенанту С.А. Ронжину, подтверждалось сведениями, поступавшими в Главное управление Генерального штаба от заграничных агентов отдела генерал-квартирмейстера, а также результатами допросов задержанных тайных агентов противников:

наши враги, особенно германцы, придавая важное значение к созданию затруднения к правильному и широкому снабжению наших армий вообще и особенно боевыми припасами, усиленно стремятся организовать, главным образом из Швеции, покушения на наши военные заводы артиллерийского снабжения, суда и важнейшие железнодорожные сооружения, особенно на большие мосты. При организации указанной деятельности германцы широко использовали финляндцев русского подданства, преследующих сепаративные стремления Финляндии, революционный и другой преступный элемент, эмигрировавший из России и находящийся в Скандинавских странах²⁹.

С целью развития подрывной деятельности против России в Берлине была учреждена школа для обучения подрывному делу финнов и диверсантов других национальностей. Прошедшие курс подрывники перед отправлением в Россию, по сведениям агентов А.С. Лукомского, снабжались взрывными устройствами большой силы и новейшей конструкции, заключенными в различные маскирующие оболочки, имевшие форму дорожных предметов, кругов сыра и др.³⁰

Необходимо отметить, что предупреждения о засылке на территорию империи диверсантов, которые впоследствии не всегда находили подтверждение, поступали в Генеральный штаб в самом начале войны – еще в августе 1914 г. агентура сообщала о командировании Германией на территорию Российской империи нескольких сот молодых мужчин, одетых в форму слушателей высших учебных заведений. В этой связи железнодорожные жандармы в Финляндии получили указание проявлять особое внимание к людям соответствовавшего описанию внешнего вида³¹.

Еще одним примечательным примером ожидавшихся угроз причинения ущерба инфраструктуре железных дорог Финляндии являлось допущение возможности налета дирижаблей для бомбардировки наземных объектов. В случае поступления сведений о появлении летательных аппаратов железнодорожным полицейским предписывалось лично убеждаться в их достоверности и, обнаружив в небе

²⁷ ГАРФ. Ф. 495. Оп. 8. Д. 3. Л. 14.

²⁸ Там же. Л. 21.

²⁹ Там же. Ф. 75. Оп. 1. Д. 285. Л. 10.

³⁰ Там же.

³¹ Там же. Ф. 495. Оп. 6. Д. 1. Л. 13.

дирижабль, телеграфировать начальнику жандармского железнодорожного управления, а копии телеграммы направлять на соседние станции³².

Протяженность железнодорожных линий, размещение на значительных расстояниях друг от друга путепроводов и тоннелей в совокупности с ограниченностью жандармских штатов препятствовали обеспечению полицейской охраной каждого объекта инфраструктуры. Защита удаленных железнодорожных объектов осуществлялась караулами пеших дружин. Сопровождение дружинников к местам несения службы относилось к ведению железнодорожных жандармов³³. Исходя из имевшейся потребности в укреплении охраны караулы пеших войсковых дружин несли службу на станциях, о чем составлялись соответствующие ведомости с указанием названий станций, количества нижних чинов и номера дружины³⁴.

В годы войны перед жандармами наряду с обеспечением безопасности железнодорожной инфраструктуры стояла задача противодействия распространению враждебной России пропаганды.

Для установления фактов проникновения на территорию Российской империи известных властям сторонников революции и получения информации об их передвижении жандармским полицейским управлением Финляндских железных дорог регулярно осуществлялась рассылка розыскных циркуляров. Так, например, 17 ноября 1915 г. унтер-офицер станции Сейняоки получил следующее указание: в случае появления в районе его ответственности кандидата прав Н.И. Ракитникова, «социал-демократа террористического направления» (являлся видным деятелем партии эсеров, одним из организаторов Всероссийского крестьянского союза. — П.К., Р.А.), установить за ним наблюдение и телеграфировать начальнику Николаевstadского отделения жандармского железнодорожного отделения³⁵.

Особое внимание жандармерия уделяла пресечению развития забастовочного движения на железных дорогах Финляндии. Начальник жандармского полицейского управления Финляндских железных дорог генерал-майор Ю.Э. Фрейберг отмечал недостаточную погруженность подчиненных в обстановку в местах несения службы:

К сожалению, чины управления мало и неблизко ознакомлены в своих районах с жизнью и бытом железнодорожных служащих и рабочих, даже некоторые из них этой обязанностью, по видимому, пренебрегают, т.к. имеется много примеров, что не начальники отделений меня предупреждали о брожениях, а мне приходилось их запрашивать по поводу возникающих брожений по дошедшим уже до меня сведениям³⁶.

В качестве одного из источников получения значимой в контексте выполнения возложенных на железнодорожную полицию задач начальник управления предлагал использовать газету «Юна». Авторы этого финского печатного органа в своих статьях и заметках раскрывали предложения и решения учрежденных местными железнодорожными рабочими совещаний и комитетов, которые передавались в Главное управление Финляндских железных дорог. Относительно использования агентуры для противодействия забастовочному движению, Ю.Э. Фрейберг указывал на ее ненадежность и требовал перепроверки доставлявшихся сведений:

Агенты в слишком частых случаях дают, ежели даже не умышленно, то все же из каких-либо партийных или даже личных целей извращенные, а иной раз даже лживые сведения, что уже несколько раз подтверждалось, когда получались агентурные сведения из других источников, которые при разработке на месте оказывались абсолютно ложными³⁷.

³² ГАРФ. Ф. 495. Оп. 3. Д. 2. Л. 2–2 об.

³³ Там же. Оп. 4. Д. 3. Л. 19.

³⁴ Там же. Л. 3.

³⁵ Там же. Оп. 5. Д. 1. Л. 199.

³⁶ Там же. Оп. 2. Д. 4. Л. 9–9 об.

³⁷ Там же.

Противодействие забастовочному движению не сводилось к вербовке и работе жандармов с осведомителями для выявления наиболее активных агитаторов и пресечения выступлений на стадии их зарождения. Властями осознавалось, что катализатором саботажа на железных дорогах являлось, наряду с прочим, отсутствие положенного железнодорожным рабочим довольствия. Сведения о таких злоупотреблениях подлежали жандармской проверке³⁸.

В целях пропаганды противник активно использовал распространение литературы, отрицательно влиявшей на лояльность офицеров и нижних чинов. 24 июня 1916 г. на одной из станций железных дорог Финляндии в ходе осмотра багажа сестер милосердия, прибывших для осмотра лагерей военнопленных в России, было изъято четыре экземпляра книги «Военнопленные в Германии», содержание которой сводилось к убеждению читателя в том, что «обращение с военнопленными в Германии составит страницу славы для Германской империи и что все слухи о неудовлетворительном положении военнопленных ложны». Присутствовавшие при осмотре вещей австро-германских сестер милосердия датские делегаты Красного креста искренне удивились наличию у представительниц монашеской конгрегации указанных изданий и предположили, что они могли оказаться среди вещей по недоразумению. Подлинное их недоумение вызвало развитие ситуации: в ходе продолжения досмотра в багаже сестры милосердия, немки, пожилой графини Штубенберг, была обнаружена палка, при осмотре которой оказалось, что в нее изощренным образом был спрятан кастет в виде резинового жгута толщиной с указательный палец, длиной более 1/2 аршина, оканчивающийся металлическим наконечником. Этот жгут был прикреплен к ручке палки. В случае передачи такого орудия военнопленным оно могло использоваться последними для оказания сопротивления охранникам и конвоирам и совершения побега³⁹. Содержимое багажа сестер милосердия в данном случае свидетельствовало о решимости противника использовать для достижения своих целей любые способы прикрытия.

За помощью в изъятии из оборота дискредитирующие власти издания к России обращались иностранные государства. Так, жандармам предписывалось изымать при обнаружении изданную в Женеве сербским журналистом Светлином Якшиком брошюры «Сербия у тульины» («Сербия на чужбине»), содержащей оскорбления сербского короля Петра I Карагеоргиевича, сербского королевского дома и правительства, а также призывы к армии повернуть оружие против своего монарха⁴⁰.

Реализовывавшиеся жандармским управлением меры не позволили врагу совершить крупных диверсий на железных дорогах Финляндии, сдерживали распространение антирусской пропаганды, а также развертывание забастовочного движения.

Контрразведывательная деятельность жандармской железнодорожной полиции

Наряду с охраной правопорядка и защитой инфраструктуры еще одним важным направлением служебной деятельности жандармской железнодорожной полиции на территории Великого княжества Финляндского в годы Первой мировой войны являлась контрразведка – противодействие шпионской активности стран-противников.

В августе 1914 г. старшие на станциях жандармские унтер-офицеры были уведолены жандармским полицейским управлением финляндских железных дорог

³⁸ ГАРФ. Ф. 495. Оп. 4. Д. 2. Л. 101.

³⁹ Там же. Оп. 8. Д. 8. Л. 102–102 об.

⁴⁰ Там же. Ф. 75. Оп. 1. Д. 285. Л. 8.

о том, что в соответствии с высочайшим указом Правительствующему Сенату въезд в Россию подданных неприятельских государств допускался лишь с особого разрешения властей. Такое решение самодержца сильно ограничивало возможности легального пересечения границы лицами, получившими задание добывать информацию военно-политического и экономического характера. Кроме того, с учетом необходимости сокращения мобилизационного потенциала противников, а также противодействия развертыванию подрывной и шпионской деятельности внутри страны все австрийские и германские подданные мужского пола от 18 до 45 лет объявлялись военнопленными и подлежали немедленному аресту и высылке в Вятскую, Вологодскую и Оренбургскую губернии, за исключением состоявших на действительной военной службе, которые должны были содержаться под стражей до получения решения военного начальства. В связи с полученными указаниями жандармские унтер-офицеры были ориентированы на недопущение проживания немецких и австрийских подданных в полосе железных дорог⁴¹.

Вовлеченность множества людей в работу железнодорожного транспорта, быстрота перемещения пассажиропотоков создавали благодатную почву не только для ищущих наживы представителей криминального мира, но и для лиц, ведущих шпионскую деятельность. Так, например, Департамент полиции МВД оповещал жандармские губернские и железнодорожные управления о получении Генеральным штабом информации об учреждении с целью шпионства международного тайного союза официантов ресторанов, вокзалов и гостиниц, вследствие чего данная категория служащих железных дорог в течение войны привлекала особое внимание жандармских чинов⁴².

В годы Первой мировой войны серьезной проблемой для русской контрразведки являлось активное содействие нейтральной Швеции разведывательным службам государств Тройственного союза в проникновении шпионов в Россию через территорию Финляндии. Целью Швеции являлось если не возвращение территорий, утраченных по условиям Фридрихсгамского договора 1809 г., то, по крайней мере, укрепление своего влияния в Финляндии и подрыв авторитета администрации, установленной Российской империей.

В предвоенное время, кроме «германской угрозы» российское военное командование принимало во внимание «шведскую опасность». Вступление Швеции на стороне Германии в войну связывалось военными аналитиками с возможностью национального восстания в Финляндии. Прогерманские настроения среди шведской политической элиты были достаточно сильны, но Швеция провозгласила нейтралитет и сосредоточилась на извлечении экономических и политических выгод от своего статуса, умело лавируя между двумя противоборствующими коалициями⁴³. Такое политическое маневрирование шведов особенно ярко проявлялось в молчаливом согласии относительно использования их населенных пунктов для направления на территорию России лиц, осуществлявших шпионскую деятельность. Прямая шведская агрессия ожидалась в течение всего 1914 г., о чем свидетельствует ноябрьский совершенно секретный приказ жандармского полицейского управления Финляндских железных дорог о сборе сведений в пределах финской «чугунки» относительно возможных намерений Швеции в связи с распространением тревожных слухов в Гельсингфорсе⁴⁴.

⁴¹ ГАРФ. Ф. 495. Оп. 3. Д. 2. Л. 3–3 об.

⁴² Там же. Ф. 75. Оп. 1. Д. 365. Л. 1.

⁴³ Европа и Россия в огне Первой мировой войны. К 100-летию начала войны. М., 2014. С. 474–475.

⁴⁴ ГАРФ. Ф. 495. Оп. 4. Д. 2. Л. 1.

Анализ содержания служебной переписки чинов жандармского полицейского управления Финляндских железных дорог позволяет определить два основных направления контрразведывательной деятельности его чинов: сплошная отработка въезжающих железнодорожным транспортом на территорию России на приграничных пунктах и работа по установленным или подозреваемым к причастности к шпионажу в пользу стран-противников. основополагающей мерой обеспечения надлежащего режима въезда и выезда на границе со Швецией был паспортный контроль. Оценивая угрозы попустительской постановки данного процесса, уже в августе 1914 г. генерал-майор Ю.Э. Фрейберг обращал внимание начальников Торнеоского и Таммерфорского отделений на то, что чины финской полиции пограничных пунктов Торнео и Раумо фактически проверку паспортов не осуществляли, а ограничиваются наложением на документы штемпелей «о приезде» и «выезде», в связи с чем жандармам предписывалось «впредь до особого распоряжения приказать подведомственным нижним чинам, стоя рядом с чином полиции, накладывающим штемпель, внимательно рассматривать предъявляемые паспорта и в случае сомнения принадлежности паспорта лицу его предъявившему приступать к подробному опросу для выяснения личности, предъявившей паспорт». Жандармский надзор при осуществлении сверки паспортов и предъявителей был призван нивелировать возможность использования для проникновения в Россию подложных документов⁴⁵.

Недоверие к шведской короне не было лишено оснований. Проведение на территории Швеции мероприятий, предвещающих создание шпионских сетей в России, подтверждалось поступавшей в жандармское полицейское управление Финляндских железных дорог информацией из Генерального штаба. 14 декабря 1916 г. один из немецких агентов по кличке «Германн», проживавший в Стокгольме, въехал в Хапаранду (населенный пункт, соседствующий с финским Торнео). Агента сопровождали два лица, один из которых – итальянец, владевший многими языками. После того, как «Германн» обеспечил указанных лиц поддельными финляндскими паспортами, они въехали в Великое княжество Финляндское⁴⁶.

Решение задачи надлежащей организации проверки документов и недопущения инфильтрации шпионов железнодорожными жандармами осложняло сразу несколько обстоятельств военного времени.

У русских, оказавшихся в начале войны на территории Германии, изымались паспорта и удостоверявшие личность легитимационные билеты, которые впоследствии могли быть предъявлены засылаемыми в Россию агентами. К 15 августа 1914 г. границу пересекло около 200 человек подданных российской короны, заявивших на станции Белоостров о насильном изъятии у них немцами вышеуказанных документов⁴⁷. Служебная переписка жандармских чинов содержала опасения относительно того, что массовый въезд покидавших Германию русских, не подлежавших призыву, был для австрийцев и немцев удобным обстоятельством для развития шпионской сети, организации проникновения агентов по изъятым и фальшивым документам или вовсе без них⁴⁸. Дополнительный отрицательный вклад и в без того сложную ситуацию на границе с Швецией и на финских железных дорогах внес представлявший интересы России в Стокгольме консул, который, по сведениям генерал-лейтенанта Фредерикса, выдавал консульские свидетельства в связи с отсутствием документов у обратившихся к нему «без всякого разбора»⁴⁹.

⁴⁵ ГАРФ. Ф. 495. Оп. 6. Д. 1. Л. 2–2 об.

⁴⁶ Там же. Оп. 2. Д. 4. Л. 1–1 об.

⁴⁷ Там же. Оп. 6. Д. 1. Л. 4–4 об.

⁴⁸ Там же. Л. 12.

⁴⁹ Там же. Л. 15.

Роль Швеции в содействии германо-австрийскому шпионажу достаточно показательно раскрывается в секретном циркуляре от 5 октября 1914 г., направленном начальникам отделений жандармского полицейского управления Финляндских железных дорог. В данном документе сообщалось, что Дания, «питая в отношении наций Тройственного союза и согласия и особенно России самое благонамеренное доброжелательство», арестовала и выслала со своей территории провокаторов, которые направлялись германским правительством в Финляндию, чтобы «поселить в крае смуту и восстание против Империи». Вместе с этим генерал Ю.Э. Фрейберг, упомянув, что «отношение шведского нейтралитета к России не особенно добродушно», признал возможным допустить мысль, что немецкие агенты могут получить от шведов помощь в виде подлогов национальных и судовых паспортов, вследствие чего он предполагал в скором времени их появления в зоне ответственности подчиненной ему жандармской части⁵⁰.

Шпионаж в пользу государств-противников в годы Первой мировой войны нередко прикрывался оригинальным легендированием – созданием в восприятии окружающих ложного представления об истинных целях и деятельности лица, выполнявшего задачу по сбору сведений. Так, например, железнодорожные жандармы в Финляндии были ориентированы на задержание некоторых представителей творческих профессий (в делопроизводстве железнодорожной полиции обнаружены циркуляры о розыске певиц, иллюзионистов, цирковых артистов), которые, пользуясь большими возможностями заводить знакомства, шпионили в пользу Германии⁵¹.

Жандармские чины, несшие службу в пределах железных дорог Финляндии, не только участвовали в противодействии шпионам противника, но и содействовали русской военной разведке. Во многие города Финляндии были командированы военные разведчики, передававшие добытые за границей сведения командиру 22 армейского корпуса. В случае обращения к железнодорожным жандармам военных разведчиков (в циркуляре оговаривалось, что они могли быть одеты в гражданское платье) полицейским надлежало принимать сведения в запечатанных конвертах и с унтер-офицерами от пункта до пункта передавать их в канцелярию жандармского железнодорожного отделения для последующей пересылки в 22 армейский корпус⁵².

Из-за скудости сведений, их секретности трудно судить о степени успешности контрразведывательной деятельности жандармской полиции. Однако очевидно, что она затрудняла проникновение иностранных агентов в пределы империи, препятствовала сбору военной информации.

Выводы

Деятельность жандармской полиции на железных дорогах Великого княжества Финляндского в годы Первой мировой войны осуществлялась в сложных социально-политических условиях национальной окраины, в которой набирали силу сепаратистские тенденции. Непоследовательная государственная политика Российской империи в выстраивании отношений с автономией, резкий переход от поиска компромиссов к усиленной русификации и сокращению политической самостоятельности Финляндии вызвали неприятие широких слоев финского населения представителей центральной власти, становились почвой для проявлений германофильства.

В период военного времени повседневные задачи жандармской полиции на железных дорогах Финляндии приобрели второстепенный характер. Жандармерия

⁵⁰ ГАРФ. Ф. 495. Оп. 6. Д. 1. Л. 28.

⁵¹ Там же. Ф. 75. Оп. 1. Д. 365. Л.2–2 об., 4–4 об.

⁵² Там же. Ф. 495. Оп. 3. Д. 2.Л. 2–2 об.

осуществляла поиск сведений о возможных диверсионных акциях, угрозе вторжения со стороны Швеции. Перемещение значительного количества пассажиров по рельсовым дорогам создавало условия для их превращения в объект антивоенной и революционной агитации. Железнодорожные полицейские вели розыск провокаторов и пропагандистов, принимая, таким образом, непосредственное участие в идейно-политическом противоборстве с враждебными Империи силами.

Важным направлением деятельности жандармского полицейского управления Финляндских железных дорог являлась контрразведывательная деятельность, проводившаяся по двум основным направлениям: установление возможной причастности к шпионажу лиц, въезжающих в Российскую империю из Швеции, а также выявление на объектах железнодорожной инфраструктуры и сопровождение известных полиции агентов, чье пребывание искусно маскировалось противником.

Распространение сепаратизма и близость использовавшейся противником в качестве опорного пункта для засылки агентов Швеции определяли повышенную сложность выполнения задач жандармской полицией на железных дорогах Финляндии в годы Первой мировой войны, придавали их службе стратегическое значение.

Анализ источников свидетельствует, что жандармской полиции региона удалось предотвратить крупные диверсии на железных дорогах Финляндии. Жандармская железнодорожная полиция вела результативную борьбу с контрабандой и воровством. Однако успешность мер, направленных на пресечение сепаратизма и проникновения вражеских шпионов вглубь страны, зависела не столько от нее, сколько от политики центра и развертывания событий на фронтах войны. Железнодорожная жандармерия как инструмент имперской политики России соответствовала своему времени, но глубина политического кризиса, слабость центральной власти не позволяли преодолеть тенденции сепаратизма.

Поступила в редакцию / Submitted: 02.04.2023

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 12.05.2023

Принята к публикации / Accepted for publication: 01.06.2023

References

- Aksenenko, N.E., Lyapidus, B.M., and Misharin, A.S. *Zheleznnye dorogi Rossii: ot reformy k reforme* [Railways of Russia: from reform to reform]. Moscow: Transport Publ., 2001 (in Russian).
- Bakhturina, A.Y. *Okrainy Rossiiskoi imperii: gosudarstvennoe upravlenie i natsional'naya politika v gody Pervoi Mirovoi voiny (1914–1917 gg.)* [The Outskirts of the Russian Empire: Public administration and national policy during the First World War (1914–1917)]. Moscow: ROSSPEN Publ., 2004 (in Russian).
- Borodkin, M.M. *Iz noveishei istorii Finlyandii: vremia upravleniia N.I. Bobrikova* [From the modern history of Finland: the time of N.I. Bobrikov's Administration]. St. Petersburg: Tovarishchestvo R. Golike i A. Vil'borg Publ., 1905 (in Russian).
- Jussila, O. Khentilya, S., and Nevakivi, Yu. *Politicheskaia istoriia Finliandii 1809–2009* [Political History of Finland 1809–2009]. Moscow: Ves' mir Publ., 2010 (in Russian).
- Kuzmitsky, V.V. "Istoricheskii opyt deiatel'nosti transportnoi politsii v XIX veke. Istoriiia Vostochno-Sibirskoi transportnoi politsii [Historical experience of the transport police in the XIX century. History of the East Siberian Transport Police]." In *Deyatel'nost' pravookhranitel'nykh organov v sovremennykh usloviyakh: Materialy Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii* [The activity of law enforcement agencies in modern conditions: Materials of the International Scientific and Practical Conference], 310–324. Irkutsk: Vostochno-Sibirskii institut Ministerstva vnutrennikh del Rossiiskoi Federatsii Publ., 2012 (in Russian).
- Litvinov, V.P. "Zheleznodorozhnaia politsiia v tsarskoi Rossii: Tashkentskoe napravlenie (pravovoi aspekt) [Railway police in Tsarist Russia: Tashkent direction (legal aspect)]." *Vestnik of the Kyrgyz-Russian Slavic University*, no. 4(2016): 8–11 (in Russian).
- Lyalina, M.A. *Ocherki istorii Finliandii ot drevneishikh vremen do nachala XX stoletii SPb.: Komissioner voenno-uchebnykh zavedenii* [Essays on the history of Finland from ancient times to

- the beginning of the XX century]. St. Petersburg: Komissioner voenno-uchebnykh zavedenii Publ., 1908 (in Russian).
- Mainander, H. *Istoriia Finliandii. Linii, struktury, perelomnye momenty* [History of Finland. Lines, structures, turning points]. Moscow: Ves' mir Publ., 2008 (in Russian).
- Mamleeva, D.R., Morin, A.V. "On the issue of improving the activities of the transport police of Russia in the conditions of modernization in the second half of the XIX century." *Evraziiskii yuridicheskii zhurnal*, no. 9 (2017): 109–110 (in Russian).
- Mamleeva, D.R. "Osnovnye napravleniia deiatel'nosti sluzhby politsii na transporte v sfere protivodeistviia prestupnosti (istoriko-pravovoi aspekt) [The main activities of the police service on transport in the field of combating crime (historical and legal aspect)]." *Biznes v zakone*, no. 4 (2008): 236–238 (in Russian).
- Nikonov, K.O. "Historical experience of the formation of the gendarmierie police department of the Chinese-Eastern Railway at the beginning of the XX century." *Klio*, no. 6 (2020): 84–90 (in Russian).
- Pravilova, E.A. *Den'gi i vlast' v politike Rossii na natsional'nykh okrainakh. 1801–1917* [Money and power in Russian politics on the national outskirts. 1801–1917]. Moscow: Novoe izdatel'stvo Publ., 2006 (in Russian).
- Ryzhova, Yu. *Zhandarmskie politseiskie upravleniia zheleznikh dorog v sisteme obespecheniia transportnoi bezopasnosti Rossiiskoi imperii* [Gendarmierie police departments of railways in the system of ensuring transport security of the Russian Empire]. Moscow: Prospekt Publ., 2020 (in Russian).
- Wolfov, A. *Istoriia zheleznikh dorog Rossiiskoi imperii* [History of railways of the Russian Empire]. Moscow: RIPOL klassik Publ., 2016 (in Russian).
- Zolotarev, V.A., ed. *Evropa i Rossiia v ogne Pervoi mirovoi voiny. K 100-letiiu nachala voiny* [Europe and Russia in the fire of the First World War. To the 100th anniversary of the beginning of the war]. Moscow: INES, RUBIN Publ., 2014 (in Russian).

Информация об авторах / Information about the authors

Петр Александрович Колпаков, канд. истор. наук, старший преподаватель кафедры истории России, Российский университет дружбы народов, 117198, Россия, Москва, ул. Миклухо-Маклая, 6; kolpakov-pa@rudn.ru; <https://orcid.org/0000-0002-1600-9937>

Petr A. Kolpakov, PhD in Hist., Senior lecturer of the Department of Russian History, RUDN University, 6, Miklukho-Maklaya St., Moscow, 117198, Russia; kolpakov-pa@rudn.ru; <https://orcid.org/0000-0002-1600-9937>

Рафаэль Амирович Арсланов, д-р истор. наук, профессор кафедры истории России, Российский университет дружбы народов; 117198, Россия, Москва, ул. Миклухо-Маклая, 6; arslanov-ra@rudn.ru; <https://orcid.org/0000-0003-3488-7917>

Rafael A. Arslanov, Dr. Habil. Hist., Professor of the Russian History Department, RUDN University; 6, Miklukho-Maklaya Str., Moscow, 117198, Russia; arslanov-ra@rudn.ru; <https://orcid.org/0000-0003-3488-7917>