

Genesis: исторические исследования

Правильная ссылка на статью:

Колпаков П.А. — Обеспечение санитарных норм жандармской железнодорожной полицией Российской империи в конце XIX-начале XX вв. // Genesis: исторические исследования. – 2023. – № 11. – С. 124 - 134. DOI: 10.25136/2409-868X.2023.11.68887 EDN: YKFWUO URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=68887

Обеспечение санитарных норм жандармской железнодорожной полицией Российской империи в конце XIX-начале XX вв.

Колпаков Петр Александрович

ORCID: 0000-0002-1600-9937

кандидат исторических наук

старший преподаватель, кафедра истории России, Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы

117198, Россия, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, 6

✉ 1kolpakov1@rambler.ru



[Статья из рубрики "История государственных учреждений"](#)

DOI:

10.25136/2409-868X.2023.11.68887

EDN:

YKFWUO

Дата направления статьи в редакцию:

05-11-2023

Аннотация: Статья посвящена реконструкции исторического опыта участия чинов жандармской полиции в обеспечении санитарного порядка на железных дорогах Российской империи. Целью данной статьи является исследование мер по недопущению распространения опасных инфекционных заболеваний, принимавшихся железнодорожной жандармерией, как во взаимодействии с медико-санитарными службами, так и самостоятельно. Объектом исследования является исторический опыт служебной деятельности жандармской железнодорожной полиции Российской империи. Предметом – роль жандармов в обеспечении санитарных норм на железных дорогах. Теоретической базой исследования, наряду с опубликованными материалами, послужили делопроизводственные документы (циркуляры штаба Корпуса жандармов, распоряжения начальников отделений и управлений, рапорты о проведенных мероприятиях) жандармской железнодорожной полиции, находящиеся на хранении в

Государственном архиве Российской Федерации. Наряду с общенаучными методами анализа, синтеза, индукции, дедукции и конкретизации автором были использованы историко-системный и историко-генетический методы исследования. Новизна исследования заключается, во-первых, во введении в научный оборот ранее не опубликованных архивных материалов по истории железнодорожной жандармерии, во-вторых, в систематизации научного знания относительно участия транспортной полиции в противодействии эпидемическим угрозам, опасность которых на рубеже XIX и XX столетий в Российской империи характеризовалась чрезвычайной остротой. Сделан вывод о том, что чины жандармской железнодорожной полиции выполняли значимую роль в обеспечении санитарных норм посредством обходов вверенных участков, содействия врачам в ветеринарных осмотрах скота и партий мяса, инспекторских проверок помещений для содержания военнопленных, не допустив возникновения на железных дорогах вспышек эпидемий, которые бы создали угрозу для здоровья и жизни населения в глобальном масштабе.

Ключевые слова:

железная дорога, жандарм, транспортная полиция, санитарный надзор, санитарные правила, эпидемия, эпизоотия, холера, карантин, ветеринарный осмотр

Исторический контекст проблемы обеспечения санитарных норм на железных дорогах России

Проблемы защиты здоровья и жизни населения исторически являлись одним из ключевых государственных приоритетов. Такое положение вещей было характерно для Российской империи в рассматриваемый в настоящей статье период.

Общая смертность в России в конце XIX века составляла в среднем 35,5 на 1000 человек населения. Одной из важных причин высокой смертности было широкое распространение острозаразных болезней. Постоянно свирепствовали эпидемии холеры, сыпного и брюшного тифов, дизентерии, оспы, детских инфекций, малярии, гриппа. Распространение инфекционных болезней было буквально народным бедствием, приносившим неисчислимый урон здоровью и благосостоянию народа [\[1, с. 215-216\]](#).

Особенно тяжелый ущерб наносила России холера. По официальным данным Медицинского департамента Министерства внутренних дел, в течение XIX в. в России было выявлено 4 837 236 больных холерой, и умерли от нее 1 984 049 человек. За время эпидемии 1892–1895 гг. заболело 801 614 и умерло 381 100 человек [\[2, с. 67\]](#).

В условиях эпидемии обострялась потребность в полицейской охране порядка. Это определялось не только необходимостью принятия карантинных мер, но и усмирения буйств и самосуда над виновными в распространении смертельной болезни. Эпидемия холеры 90-ых годов XIX в. была полна трагическими событиями. Н.С. Лесков писал: «Когда летом 1892 года, в самом конце девятнадцатого века, появилась в нашей стране холера, немедленно же появилось и разномыслие, что делать. Врачи говорили, что надо убить запятую, а народ думал, что надо убить врачей. Следует добавить, что народ не только так «думал», но он пробовал и приводить это в действие. Несколько врачей, старавшихся убить запятую для лучшей пользы делу, были сами убиты» [\[3, с. 24\]](#).

Запятой холеру стали называть после опубликования в 1884 г. немецким бактериологом

Р. Кохом отчета о результатах экспедиции, в ходе которой исследовалось распространение холеры в Индии. В рамках этой научной работы ученый описал свойства бактерии, имевшей форму запятой. Ей было дано название *Komtabacillus cholere* (от лат. comma – запятая) [\[4, с. 24\]](#).

В XIX столетии железнодорожный транспорт внес значительные изменения в жизнь человека. Возможность преодолевать по «чугунке» огромные расстояния сильно изменила восприятие времени и пространства. В России в течение XIX в. железнодорожный транспорт прошел путь от сомнительной диковинки, целесообразность вложения средств в которую ставилась под сомнение многими представителями политической элиты, до локомотива экономики, объединившего хозяйственные центры в целостную систему и обеспечившего заказами смежные отрасли. Вокруг железных дорог складывалось особое социальное окружение, для которого были характерны многолюдность и поверхностность контактов пассажиров. Вокзалы, станционные буфеты и вагоны в этих условиях являлись благоприятной для распространения инфекционных заболеваний средой.

Проблема организации санитарно-медицинской службы на железных дорогах впервые серьезно обозначилась в ходе строительства «чугунки» между Санкт-Петербургом и Москвой. Однако связана она была не с защитой жизни и здоровья пассажиров, а с недопущением распространения заразных болезней среди трудившихся в тяжелых условиях рабочих и оказанием им первой помощи в случае получения травм. Медицинское обслуживание на строительстве железной дороги между двумя столицами осуществлялось в десяти открытых в 1843 г. «балаганах»-лазаретах [\[5, с. 159\]](#). Примечательно, что в ходе этой знаковой для отечественного железнодорожного транспорта стройки был получен первый опыт организации несения службы жандармами в пределах стальных магистралей [\[6, с. 80–87\]](#).

В процессе развития в санитарной службе на железных дорогах Российской империи выделились два основных направления: врачебно-санитарный и ветеринарно-санитарный надзор [\[7, с. 362\]](#). В 1906 г. Комитетом Управления железных дорог России был учрежден Институт санитарных врачей [\[8, с. 127\]](#).

Особое внимание в системе санитарно-эпидемиологического контроля на железных дорогах отводилось надзору за буфетами. Высокие требования предъявлялись к качеству продуктов и соблюдению чистоты в местах питания пассажиров уставом Российских железных дорог: «Все съестные предметы, кушанья и напитки должны быть свежие, лучшего качества и надлежащим образом приготовленные... Прислуга должна быть в достаточном количестве, иметь приличную одежду и быть предупредительною». Однако практика нередко значительно расходилась с требованиями, и указанные предписания часто не соблюдались [\[8, с. 128\]](#).

К осуществлению контроля за соблюдением санитарных норм привлекалась железнодорожная жандармерия. Вменение в обязанность транспортной полиции функций, связанных с санитарным надзором, определялось опасностью быстрого распространения инфекционных заболеваний по охваченной железнодорожной сетью территории империи.

Роль жандармской железнодорожной полиции в борьбе с холерной эпидемией в конце XIX–начале XXв.

Важным направлением служебной деятельности чинов железнодорожной жандармерии

являлся обход вверенного участка «чугунки». Обследование станции позволяло обнаружить оставшиеся без присмотра грузы, которые могли стать объектом преступного внимания «лихих людей». Посещение жилых построек на прилегавшей к железной дороге территории – укрываемых рабочими преступников. На вокзале жандарм мог застичь врасплох книготорговца, тайно распространявшего революционную литературу. Осуществление обхода имело значение и в отношении обеспечения санитарной безопасности. Например, железнодорожным полицейским предписывалось весной во время таяния снега для «достижения возможно большей чистоты и исправности в содержании станционных зданий, дворов, ретиранных мест» обращать серьезное внимание на установление железнодорожными служащими надлежащего надзора, в первую очередь, обязательно «не упускать из виду колодцы <...> нет ли около них каких-либо отбросов, грязного снега от схода которого может произойти загрязнение воды» [\[9, л. 21\]](#). Востребованность такой меры определялась критической значимостью недопущения возникновения очага эпидемии. Через употребление зараженной воды при питье, умывании, купании и мытье посуды происходило заражение холерой.

Необходимо отметить, что борьба с заразными болезнями в пределах железных дорог не ограничивалась обходами вверенных участков чинами жандармской полиции. В конце XIX – начале XX века борьба с опасными инфекциями в основном велась медико-полицейскими мерами, которые детально определяли действия жандармов, направлявшиеся на предупреждение и локализацию эпидемий. Своевременное выявление заболевших, их изоляция и передача в медицинские учреждения, отслеживание оперативной обстановки и обеспечение правопорядка при проведении санитарно-эпидемиологических мероприятий находились в ведении жандармской железнодорожной полиции [\[10, с. 192\]](#).

В соответствии с высочайше утвержденными 11 августа 1903 г. «Правилами о принятии мер к прекращению холеры и чумы при появлении их внутри империи» о выявленных фактах заболеваний холерой и чумой местные власти уведомляли министра внутренних дел. Для предупреждения и борьбы с эпидемиями на стальных магистралях создавались железнодорожные санитарно-исполнительные комиссии [\[7, с. 383\]](#). Для участия в выработке комиссиями необходимых мер в их состав включался представитель жандармской железнодорожной полиции [\[7, с. 397\]](#).

В условиях распространения смертельной болезни власти могли устанавливать карантин на отдельных территориях. Параграф 27 утвержденных 19 августа 1903 г. председателем высочайше учрежденной комиссии о мерах предупреждения и борьбы с чумной заразой А.П. Ольденбургским «Правил для санитарно-исполнительных комиссий о мерах по предупреждению и борьбе с холерой и чумой» предоставлял губернским санитарно-исполнительным комиссиям право установки оцеплений отдельных домов и хуторов, а в случаях крайней необходимости – деревень. Однако, как обеспечение правопорядка в целом, так и санитарный надзор в пределах железных дорог обладал существенными особенностями. Изоляция и прекращение движения по отдельно взятому участку «чугунки» могли парализовать движение пассажиров и грузов на значительном расстоянии. Вследствие чего параграфом 29 упомянутых правил устанавливалось, что территории железных дорог в пределах полосы отчуждения должны были оставаться вне оцепления [\[7, с. 394-395\]](#).

Если в случае применения карантинного оцепления задача местной полиции сводилась к

недопущению проникновения за пределы определенной властями территории возможных носителей заболеваний (отметим, что далеко не всегда эта задача решалась эффективно), то железнодорожные жандармы выполняли противоположную миссию: необходимо было как можно скорее удалять зараженных с «чугунки», чтобы не допустить распространения болезни. В сложных ситуациях железнодорожные больницы могли исчерпать возможность принимать больных, что требовало принятия незамедлительных мер губернскими властями, на которые ложилось бремя разгрузки железных дорог от инфицированных. Так, например, в отношении Медицинского департамента МВД от 15 июня 1892 г., направленном за подписью статс-секретаря ведомства (в будущем министра – с 1889 по 1895 гг.) И.Н. Дурново в адрес московского губернатора, указывалось, что при значительном числе заболевших холерой на железных дорогах имевшихся при станциях помещений для изолирования может оказаться недостаточным. В связи с данным обстоятельством городским больницам, располагавшимся вблизи станций, надлежало без промедления принимать больных холерой, доставлявшихся по распоряжению железнодорожного начальства [\[11, л. 45\]](#).

Для повышения эффективности санитарных мер железнодорожные жандармы были наделены правом привлечения к ответственности нарушителей «установленных в надлежащем порядке для борьбы с холерною эпидемией правил и постановлений» в административном порядке. Комитет министров положением от 10 июля 1892 г. разрешил начальникам жандармских полицейских управлений железных дорог определять виновным наказания «не свыше определенного статьей 102 Устава о наказаниях, налагаемых мировыми судьями», то есть арестовывать на не превышавший месяц срок или взыскивать денежные средства в сумме до ста рублей [\[12, л. 138\]](#). Роль жандармской железнодорожной полиции в противодействии эпидемической угрозе не ограничивалась содействием специальным медико-санитарным службам. Железнодорожная жандармерия, имевшая обширные полномочия для выявления и пресечения нарушений, а также наделенная возможностью применения правовых санкций, могла действовать самостоятельно, если этого требовали обстоятельства распространения опасной болезни.

Делопроизводственная переписка жандармских полицейских управлений железных дорог содержит результаты проверок соблюдения санитарных норм на вверенных участках, осуществлявшихся жандармскими унтер-офицерами по указаниям командиров отделений. Жандармские чины удостоверялись в наличии помещений для изоляции заболевших холерой; обследовании врачами жилых построек, находившихся вблизи железнодорожной инфраструктуры.

Примером обобщения результатов такой проверки является рапорт унтер-офицера Нижегородского отделения Московского жандармского полицейского управления железных дорог, исследовавшего санитарное состояние на участке станции Денисово 13 января 1911 г. согласно приказу по отделению от 17 октября 1910 г.:

«1) На станции нет помещения на случай заболевания пассажира холерой, для этого необходимо бы иметь санитарный вагон, куда было бы можно поместить больного, желательно бы иметь под руками и одного из служащих, подготовленного при врачебном кабинете санитарному делу, для ухода за больными до прибытия врача, так как навряд ли на станции найдется такой самостоятельный человек для ухода за больным. Врачебная помощь может быть только станции Вязники.

2) В поездах, хотя и имеются фельдшер, кондуктор, но желательно бы, чтобы был назначен для сопровождения поездов врач, который тут же мог определить

заболевание, и тут же подать помощь.

3) Наблюдение за квартирами и служащими – необходимо раза два в месяц проводить осмотр участковым врачом в особенности занятых службой пути. Хотя и бывают врачебные объезды, но это делается с поездами так, что поезда на линии у каждого здания не останавливаются, отчего и остаются недосмотренными как здания, а также и служащие службы пути.

4) Пассажиры, следовавшие из зараженной местности необходимо отводить в вагоны в хвосте поезда и изолировать от посторонних пассажиров и дать кондуктору, фельдшеру для наблюдения, если не будет для этого назначен врач, для более успешного сообщения о следовании пассажиров из местности, зараженной холерой, записывать их адреса на месте посадки или далее на продолжительных пунктах пересадки, и сообщать прямо в тот полицейский и врачебный пункт, куда следует пассажир.

<...>

13) Грузы, следовавшие из заразной местности, подвергать врачебному осмотру <...>.

14) Служащим предупредить, как себя вести при заболевании кого-либо холерой из окружающих.

15) Служащие относятся к врачебной помощи с доверием, некоторые из служащих в прошлом году привили прививку против холеры, но в деревнях по обыкновению уповают на Бога.

16) Крыс пока не предвидится, а насекомые, как-то тараканы и клопы преимущественно водятся в зданиях, занимаемых службой пути, в будках и казармах. Для уничтожения всех насекомых и крыс имеются средства в Аптеках.

17) Очистить по необходимости от разного мусора ямы, постоянно наполняемые водой около бани и пакгауза, где и производится стирка белья.». [\[9, л. 1-3 об.\]](#).

Участие железнодорожных жандармов в ветеринарном надзоре

На рубеже XIX и XX вв. железнодорожное строительство стало локомотивом, двигавшим отечественную экономику. «Чугунка» обеспечивала большими заказами сопутствующие отрасли, открывала новые возможности для грузоперевозок и, в частности, для снабжения городов продовольствием. Как нередко бывает, преимуществам новшеств сопутствуют угрозы их применения. Портившиеся в условиях неправильного хранения при транспортировке продукты, в особенности, перевозившееся по железным дорогам мясо сельскохозяйственных животных, становились причиной распространения опасных заболеваний в случае их употребления в пищу населением.

Предупреждение этой угрозы требовало принятия со стороны властей мер по организации надзора. Так, например, 30 июля 1910 г. московский губернатор В.Ф. Джунковский в связи с участвовавшими случаями поступления на московские рынки из провинциальных городов несвежего мяса, потребление которого представляло опасность для жизни и здоровья, приказал учредить на станциях его ветеринарно-санитарный осмотр. Командировавшиеся врачи снабжались специальными удостоверениями, с которыми им надлежало обращаться за содействием в осуществлении санитарного контроля к железнодорожным жандармам. Кроме того, в распоряжение каждого врача назначался один околоточный надзиратель [\[7, с. 381\]](#).

Также совместно с железнодорожной жандармской полицией ветеринары, назначенные для осмотра перевозившегося по «чугунке» гуртового скота, осуществляли контроль перемещения сельскохозяйственных животных в целях предупреждения эпизоотий – распространения среди них инфекционных болезней. [\[7, с. 418\]](#). Содействие жандармов было необходимо для установления мест, где находились представлявшие интерес в санитарно-ветеринарном отношении грузы, а также, в случае необходимости, – для принуждения нарушителей санитарных норм к исполнению карантинных ограничений передвижения скота, изъятия и уничтожения партий испортившегося мяса. Очевидно, что такие меры причиняли убытки владельцам грузов и противоречили их коммерческим интересам, что могло стать причиной сопротивления.

Надзор за перевозками тел умерших

Особое внимание жандармская полиция обращала на транспортировку железнодорожным транспортом тел умерших. Имели место случаи, когда перемещение покойника становилось причиной возмущения общественного порядка. 26 марта 1907 г. штаб корпуса жандармов направил в адрес жандармских полицейских управлений железных дорог циркулярное распоряжение, согласно которому в случае направления с вверенной станции гробов с телами умерших надлежало телеграфировать жандармскому чину на станцию назначения, а последнему – передавать сведения местной общей полиции. Распоряжение было вызвано прецедентом, связанным с необеспечением общественной безопасности в условиях скопления обывателей на станции: «Недавно в один из больших городов по железной дороге прибыло для погребения тело скончавшегося видного политического деятеля. На вокзале для встречи тела и сопровождения на кладбище прибыло много лиц, в числе коих были и лица высокопоставленные. Местная общая полиция, не предуведомленная чинами жандармской полиции, не приняла своевременно предупредительных мер для ограждения порядка при движении процессии по улицам» [\[7, с. 414-415\]](#).

Вопрос передачи тел умерших в дороге пассажиров имел непосредственное отношение к обеспечению защиты здоровья и жизни населения. Умершие в пути передавались на ближайшей станции жандармскому унтер-офицеру, о чем последний выдавал коменданту поезда свидетельство на бланке о приеме тела и организовывал сопровождение покойника для погребения [\[10, с. 190\]](#). Неукоснительного соблюдения указанного порядка относительно перемещения тел умерших от холеры требовали от подчиненных начальники жандармских полицейских управлений железных дорог. Согласно циркуляру Московского жандармского полицейского управления железных дорог от 24 июля 1892 г. № 1872 начальникам отделений надлежало «беспрепятственно принимать от агентов железных дорог умерших от холеры и передавать таковых общей полиции для погребения на точном основании циркулярного распоряжения Министерства внутренних дел от 18 Марта 1875 года за № 25, при чем передача трупов должна производиться железными дорогами не иначе, как по предварительной дезинфекции, согласно установленным Медицинским советом правилам и в плотно сколоченных гробах» [\[11, л. 43\]](#).

Контроль санитарного состояния помещений для содержания военнопленных

В годы Первой мировой войны железнодорожная жандармерия наряду с полицейскими функциями приняла на себя бремя выполнения многообразных задач, связанных с противодействием деструктивной активности противника в пределах стальных магистралей. Жандармы содействовали контрразведывательным отделениям военного

ведомства в выявлении и розыске германских, австрийских и турецких агентов [\[13, с. 510-524\]](#). На железных дорогах использовался труд военнопленных. Офицеров и нижних чинов вражеских армий необходимо было не только охранять, но и организовывать их быт, создавая условия для сохранения здоровья. Железнодорожной жандармерией осуществлялось инспектирование мест размещения военнопленных.

Так, например, 24 ноября 1915 г. начальник Смоленского отделения Московского жандармского полицейского управления железных дорог подполковник Клефнер проверил санитарное состояние барака, в районе Риго-Орловской железной дороги и доложил вышестоящему начальству, что военнопленные «почти все совершенно опаршивели, часть болеет и до того отощали и буквально голодают из-за недостаточного денежного отпуска на их содержание (по 25 коп. в день на человека), что возможна вспышка среди них голодного тифа, что крайне небезопасно для окружающего их железнодорожного населения.». Жандармским начальством в связи с выявленными нарушениями санитарного порядка было дано указание чинам Витебского отделения, на участке ответственности которого находился вышеуказанный барак, где содержались военнопленные, проверить его. Острота вопроса содержания военнопленных не позволяла жандармам ограничиться актом с критикой принятых мер. Необходимо было «на месте выяснить все условия быта военнопленных и тотчас же совместно с надлежащими агентами дороги принять самые энергичные меры к прекращению найденных санитарных не порядков» [\[14, л. 21-21 об.\]](#).

По указанию жандармского начальника была сформирована комиссия. В ее состав вошли чины железнодорожного правления, транспортной полиции, санитарной службы: начальник службы пути инженер К. А. Бортлевич, начальник Витебского жандармского отделения полковник В.И. Смирницкий, санитарный врач А. А. Соколов, начальник 8-го участка пути инженер А. Д. Городский и врач 10-го участка С. И. Штейнер.

Было установлено, что сотня военнопленных (мадьяры и германцы) размещалась в новом бараке, построенном для надобностей врачебно-наблюдательного пункта. Ими занималась половина помещения площадью 36 квадратных саженей при высоте пять аршин. Нары были устроены в два яруса. Постельные принадлежности отсутствовали, однако для изготовления матов пленным выдали солому и шпагат. Воздух в бараке при осмотре был чистым, – для вентиляции в окнах имелись форточки. В целом помещение члены комиссии оценили помещение как «...светлое, сухое и достаточно отопленное». Кухня размещалась в отдельной комнате, свободной от жилья, где имелись два котла, один – для варки пищи, другой – для кипячения воды.

Для устранения были отмечены недостатки: «В котле для кипячения воды устроить кран. Устроить кадку с краном и кружкой для остуживания и хранения кипяченой воды – вместимостью до 10 ведер. Поставить 5 переносных умывальников. Для освещения достроить висячие лампы приблизительно по одной на каждую комнату» [\[14, л. 26\]](#). Невозможно обойти вниманием ощутимое расхождение в результатах проверок барака, проведенных подполковником Кефнером и комиссией, обнаружившей значительно меньшее количество недостатков, характер которых, к тому же, не возбуждал опасений по поводу вспышки заразных болезней. Сомнительно, что комиссия могла пойти на прямое искажение сведений, принимая во внимание вероятность перепроверки ее работы в таком случае. Однако с учетом включения в ее состав членов железнодорожного правления с полномочиями распоряжаться материальными ресурсами, имелись возможности для устранения проявлений грубых санитарных нарушений в целях избегания их включения в акт.

Выводы

Опасность распространения смертельных эпидемий в условиях интенсивного железнодорожного пассажиропотока определила необходимость привлечения к надзору за санитарным порядком в пределах «чугунки» жандармерии. Чины жандармской железнодорожной полиции выполняли значимую роль в выявлении нарушений, которые могли бы повлечь возникновение очага эпидемии. Важным направлением служебной деятельности железнодорожных жандармов являлся обход вверенного участка стальных магистралей и обследование инфраструктуры на предмет обнаружения отступлений от установленных санитарных правил. Снабжение городов продовольствием, в частности, мясом по железным дорогам обусловило вменение в обязанность железнодорожной полиции содействовать врачам в проведении санитарных осмотров, при необходимости принуждать нарушителей к выполнению решений об изъятии скота, уничтожении партий мяса.

В годы Первой мировой войны жандармы осуществляли инспектирование помещений, предназначенных для содержания военнопленных, задействованных на ремонтных и строительных работах в пределах железных дорог.

Железнодорожная жандармерия выполняла многообразные функции общей и политической полиции, содействовала военному ведомству в выполнении контрразведывательных задач в пределах стальных магистралей. Однако глубина социально-политического кризиса, обрушившего Российскую империю в 1917 г., не позволила жандармам достичь главной цели – сохранить государственность и монархию. Вместе с этим, отсутствие прецедентов возникновения на железных дорогах вспышек эпидемий, которые бы создали угрозу для здоровья и жизни населения в глобальном масштабе, позволяет сделать вывод о том, что направление санитарного надзора в пределах вмененной ответственности реализовывалось железнодорожной полицией достаточно эффективно.

Библиография

1. Васильев К. Г., Сегал А. Е. История эпидемий в России. М.: Государственное издательство медицинской литературы. 1960. 397 с.
2. Ганин В.С. Исторический взгляд на эволюцию холерной инфекции // Клио. 2010. № 3(50). С. 74–80.
3. По следам минувших эпидемий / К. Н. Токаревич, Т. И. Грекова. – Ленинград: Лениздат, 1986. 156 с.
4. Мамедов М. К., Кадырова А. А. К 160-ти летию открытия холерного вибриона. Холера и ее возбудители – успехи в изучении за полтора столетия // Биомедицина. 2014. № 1. С. 23–27.
5. Тритенко Е. А. Проблемы санитарной службы на железнодорожном транспорте // Евразийский союз ученых. 2015. № 8-2 (17). С. 158–161.
6. Колпаков П. А. Об организации графом П. А. Клейнмихелем полицейского надзора за строительством Санкт-Петербурго-Московской железной дороги // Современные исследования социальных проблем. 2021. Т. 13. № 3-2. С. 80–87.
7. Обязанности жандармской железнодорожной полиции. По жандармско-полицейской части / составил полковник Тимофеев. – Спб.: Типография Министерства внутренних дел, 1912. 1195 с.
8. Шупикова А. О. Становление системы санитарно-эпидемиологического надзора на Сибирской железной дороге в начале XX века // Вестник Омского университета.

2014. № 3. С. 127–131.

9. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 59. Оп. 1. Д. 704.

10. Петрыкин Н. Н. Жандармская железнодорожная полиция в условиях противодействия эпидемиям на территории Курской губернии (1893–1914 гг.) // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2020. Т. 25. № 188. С. 187–194.

11. ГАРФ. Ф. 74. Оп. 1. Д. 473.

12. ГАРФ. Ф. 127. Оп. 1. Д. 4.

13. 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.

14. ГАРФ. Ф. 77. Оп. 1. Д. 162.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

В современной России пристальное внимание государства и общества направлено на развитие системы здравоохранения, тем более на фоне в общем-то еще не завершившейся пандемии ковида. Президент Российской Федерации В.В. Путин отмечает: «Планы по развитию здравоохранения в стране у нас большие и, несмотря на те сложности, которые нам пытаются создать извне, мы не только их все реализуем, а, более того, у нас есть все возможности реализовать эти планы досрочно, с опережением графика, в том числе по наиболее чувствительным направлениям, таким, как развитие первичного звена здравоохранения». В этой связи представляется важным обратиться к изучению исторического опыта формирования системы здравоохранения, в том числе на транспорте.

Указанные обстоятельства определяют актуальность представленной на рецензирование статьи, предметом которой является обеспечение санитарных норм жандармской железнодорожной полицией Российской империи. Автор ставит своими задачами показать исторический контекст проблемы обеспечения санитарных норм на железных дорогах России, проанализировать роль жандармской железнодорожной полиции в борьбе с холерной эпидемией в конце XIX–начале XX в., рассмотреть участие железнодорожных жандармов в ветеринарном надзоре и т.д.

Работа основана на принципах анализа и синтеза, достоверности, объективности, методологической базой исследования выступает историко-генетический метод, в основе которого по определению академика И.Д. Ковальченко находится «последовательное раскрытие свойств, функций и изменений изучаемой реальности в процессе ее исторического движения, что позволяет в наибольшей степени приблизиться к воспроизведению реальной истории объекта».

Научная новизна статьи заключается в самой постановке темы: автор стремится охарактеризовать систему санитарно-эпидемиологического контроля на железных дорогах Российской империи в пореформенный период. Научная новизна определяется также привлечением архивных материалов.

Рассматривая библиографический список статьи как позитивный момент следует отметить его разносторонность: всего в список литературы входят свыше 14 различных источников и исследований. Источниковая база статьи представлена прежде всего

материалами из фондов Государственного архива Российской Федерации. Из используемых исследований отметим труды Е.А. Тритенко, Н.Н. Петрыкина, П.А. Колпакова и Р.А. Арсланова, в центре внимания которых находятся различные аспекты деятельности санитарной службы на железнодорожном транспорте. Заметим, что библиография статьи обладает важностью как с научной, так и с просветительской точки зрения: после прочтения текста статьи читатели могут обратиться к другим материалам по ее теме. В целом, на наш взгляд, комплексное использование различных источников и исследований в известной мере способствовало решению стоящих перед автором задач.

Стиль написания статьи можно отнести к научному, вместе с тем доступному для понимания не только специалистам, но и широкой читательской аудитории, всем, кто интересуется как историей здравоохранения в России, в целом, так и санитарно-эпидемиологическим контролем на железных дорогах. Аппеляция к оппонентам представлена на уровне собранной информации, полученной автором в ходе работы над темой статьи.

Структура работы отличается определенной логичностью и последовательностью, в ней можно выделить введение, основную часть, заключение. В начале автор определяет актуальность темы, показывает, что «вменение в обязанность транспортной полиции функций, связанных с санитарным надзором, определялось опасностью быстрого распространения инфекционных заболеваний по охваченной железнодорожной сетью территории империи». Автор обращает внимание на то, что «снабжение городов продовольствием, в частности, мясом по железным дорогам обусловило вменение в обязанность железнодорожной полиции содействовать врачам в проведении санитарных осмотров, при необходимости принуждать нарушителей к выполнению решений об изъятии скота, уничтожении партий мяса». Примечательно, что как отмечает автор рецензируемой статьи, «железнодорожная жандармерия выполняла многообразные функции общей и политической полиции, содействовала военному ведомству в выполнении контрразведывательных задач в пределах стальных магистралей».

Главным выводом статьи является то, что «отсутствие прецедентов возникновения на железных дорогах вспышек эпидемий, которые бы создали угрозу для здоровья и жизни населения в глобальном масштабе, позволяет сделать вывод о том, что направление санитарного надзора в пределах вмененной ответственности реализовывалось железнодорожной полицией достаточно эффективно».

Представленная на рецензирование статья посвящена актуальной теме, вызовет читательский интерес, а ее материалы могут быть использованы как в курсах лекций по истории России, так и в различных спецкурсах.

В целом, на наш взгляд, статья может быть рекомендована для публикации в журнале «Genesis: исторические исследования».