

УДК 94(575)

**О СПЕЦИФИКЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПОЛИЦИИ
В ТУРКЕСТАНЕ (КОНЕЦ XIX – НАЧАЛО XX вв.)**

В.П. Литвинов, П.П. Литвинов

Рассматриваются проблемы деятельности железнодорожной полиции в Туркестане в царистский период. Авторы рассматривают структуру жандармско-полицейских управлений железных дорог, их участие в системе политического розыска в Российской империи.

Ключевые слова: Туркестан; железные дороги; жандармско-полицейские управления; политический розыск; департамент полиции.

**ON SPECIFICITY OF ACTIVITY OF RAILWAY POLICY IN TURKISTAN
(THE END OF THE XIX – THE BEGINNING OF THE XX CENTURY)**

V.P. Litvinov, P.P. Litvinov

In clause problems of activity of railway police in Turkestan in tsarist period are considered. Authors consider structure of gendarmerie-police administrations of railways, their participation in system of political detection in Russian empire.

Key words: Turkestan; railways; gendarmerie-police administrations; political detection; department of police.

Авторитетные историки царской полиции пишут: «Правовое положение железнодорожной жандармерии было по-своему уникальным... Отдельный корпус жандармов как полиция политическая организационно представлял собой войсковую часть и состоял на бюджете военного министерства». Согласно ст. 692, кн. III Свода военных постановлений, жандармские полицейские управления железных дорог несли «все обязанности и пользовались всеми правами наружной полиции, принимая участие в охранении внешнего порядка и в предупреждении и пресечении нарушений общественного благочиния и безопасности на определенных районах железных дорог». Таким образом, железнодорожная жандармерия была частью политической полиции, организованной на военный лад и выполнявшей функции общей полиции» [1]. Более того, они подчеркивают, что «вследствие бурного развития железнодорожной сети, жандармские полицейские управления (далее ЖПУ. – Авт.) железных дорог к началу XX в. сделались самыми крупными подразделениями Корпуса жандармов, по численности личного состава в несколько раз превзойдя все остальные части корпуса вместе взятые» [1].

Мы вполне согласны с этим определением, но хотели бы заметить, что даже в нем просматривается некая «двусмысленность» правового

статуса железнодорожной жандармерии, которая, как пишут знатоки своего дела, была частью политической полиции, военизирована, но выполняла при этом функции общей полиции. Большой знаток истории политического сыска в России на рубеже XIX–XX вв. З.И. Перегудова пишет, что ЖПУ железных дорог «должны были исполнять обязанности общей полиции, пользуясь всеми присвоенными ей правами. Район действия ЖПУ ЖД простирался на все пространство, отчужденное под железные дороги, на все находившиеся на этой полосе постройки и сооружения» [2]. При этом она подчеркивает, что «вплоть до 1906 г. они не принимали участия ни в производстве дознаний по государственным преступлениям, ни в политическом розыске и наблюдении». По утверждению З.И. Перегудовой, это было определено законом от 19 мая 1871 г.

Нам показалось, что это утверждение вступает в противоречие с мнением вышеуказанных авторитетных специалистов о том, что железнодорожная жандармерия была «частью политической полиции», ибо как она могла быть ею, если закон 1871 г. вывел ее за пределы политического сыска как такового? Поэтому мы обратились непосредственно к указанному нормативно-правовому акту [3]. Действительно, раздел 2-й закона («О порядке

действия чинов жандармских управлений железных дорог”) возлагал на них функции общей полиции. Однако в его 3-м разделе (“О порядке производства дознаний о государственных преступлениях”) мы не нашли прямого указания на то, что ЖПУ железных дорог исключались из числа тех, кто мог проводить такие дознания. Таким образом, на наш взгляд, закон оставлял им возможность быть “частью политической полиции” и участвовать в производстве такого рода дознаний.

Нам трудно утверждать, как обстояли дела на сей счет в самой России, но в царском Туркестане ЖПУ железных дорог занимались дознаниями по государственным преступлениям. В 1893 г., когда ЖПУ Закаспийской военной железной дороги (далее – ЗВЖД. – Авт.), учрежденное 12 июня 1893 г. [4], было единственным в регионе (здесь еще не было другой стальной магистрали), его руководство получило распоряжение начальника Закаспийской области генерал-лейтенанта Куропаткина провести дознание по делу персидского подданного Масаид-бека Халил-бека-оглы, позволившего себе оскорбить особу царствующего “Государя Императора”, назвав его “мошенником” и иными хулительными словами.

Вряд ли кто станет оспаривать то, что такое отношение к царю рассматривалось “Сводом основных государственных законов” как государственное преступление. Но его расследование Куропаткин поручил не общей “военной” полиции, ему подведомственной, которая тоже имела право заниматься подобными вопросами, а именно железнодорожной жандармерии. Мы полагаем, что Куропаткин хорошо знал то, кто и чем должен заниматься в подведомственных ему пределах. И ЖПУ ЗВЖД выполнило свою миссию. 12 ноября 1893 г. его начальник писал в областную Канцелярию, что перс действительно совершил государственное преступление, оскорбив русского царя, в связи с чем нуждается в наказании [5]. Поскольку правами наказания пользовалась военная администрация, то генерал Куропаткин счел достаточным выслать “брутального” перса за пределы страны, без права возврата в них когда-либо впредь.

Приведем другой пример такого рода. В конце 1903 г. ЖПУ Средне-Азиатской железной дороги (далее САЖД. – Авт.) проводило дознание по вопросу о деяниях католика Жуковского, позволившего себе при обсуждении в железнодорожной мастерской “Саровских торжеств”, в которых участвовала “августейшая” семья, оскорбить царя и Православие, заявив, что император “дурак”, а вера в мощи святого Серафима – “обман и глупость”. Военные власти Туркестанского края хотели предать католика-смутьяна суду, но их оста-

новил прокурор Ташкентской судебной палаты, который в письме Туркестанскому генерал-губернатору генерал-лейтенанту Иванову писал 29 января 1904 г., что за одни только такие слова Жуковского осудить трудно, поэтому лучше установить за ним надзор “по принадлежности” [6].

Что значили эти слова – “по принадлежности”? А то, что как работник железнодорожных мастерских САЖД Жуковский должен быть передан под надзор ее ЖПУ. Поэтому мы с некоторым сомнением относимся к утверждениям о том, что вплоть до 1906 г. железнодорожная жандармерия не занималась политическим розыском и дознаниями по государственным преступлениям, хотя мы не исключаем и того, что ЖПУ туркестанских железных дорог, до указанного З.И. Перегудовой времени, могли быть “белыми воронами” на этом поприще. Не исключаем, но и не верим. При этом нам хотелось бы, однако, отметить, что если речь идет не о самом факте участия ЖПУ туркестанских железных дорог в дознании по государственным преступлениям и политическом розыске, а об объеме такой работы у них, то ниже мы высказываем свое мнение по этому поводу достаточно подробно.

Начальники ЖПУ туркестанских железных дорог изначально, как и все иные, по закону были людьми военными и в этом отношении находились в подчинении военного министра. Еще в 1865 г. был принят закон, согласно которому начальники ЖПУ “больших железных дорог” (Николаевской и С-Петербургско-Варшавской) получили “права и власть командиров полков”. “Малых железных дорог” – “права командиров батальонов и дивизионов”. Но при этом все они находились “в непосредственном подчинении Начальника штаба Корпуса жандармов”, а через него в “строевом” отношении – военного министра. И представления по этому поводу в законодательные органы подавал именно последний [7]. Но, учитывая протяженность туркестанских дорог, начальники их ЖПУ получили права командиров бригад, что соответствовало более званию генерал-майора. Характерно, что в этом отношении они были уравнианы с начальниками самих железных дорог Туркестана. Например, начальник Закаспийской военной железной дороги еще в 1887 г. получил права “бригадного командира”, хотя в его подчинении не было даже полка, а лишь два железнодорожных батальона [8].

До учреждения органов Департамента полиции МВД в Туркестане (“охранки”) ЖПУ Средне-Азиатской и Ташкентской железных дорог были единственными жандармскими образованиями в регионе. Их деятельность, по закону, проходила в так называемой “полосе отчуждения” – вдоль са-

мих дорог, на станциях, в депо, вагоноремонтных мастерских и проч. МВД и Министерство путей сообщения неоднократно пытались договориться о создании сыскной железнодорожной полиции, но не преуспели в этом намерении из-за межведомственных противоречий и амбиций. Обошлись жандармскими патрулями. Не удалось создать и жандармскую железнодорожную конно-полицейскую стражу – в казне не оказалось на то средств. Все это, разумеется, имело самое непосредственное отношение и к деятельности ЖПУ двух туркестанских железных дорог – Средне-Азиатской (бывшей Закаспийской) и Ташкентской (называемой нередко Оренбургско-Ташкентской).

ЖПУ Среднеазиатской и Ташкентской дорог имели свои отделения на крупных станциях, которых к началу первой мировой войны насчитывалось суммарно почти два десятка. Чтобы не быть голословными, перечислим их. При ЖПУ САЖД (с центром в г. Асхабаде) функционировали 11 отделений, имевших идентичные со станционными названия: Красноводское, Мервское, Чарджуйское (на территории Бухарского ханства), Мургабское (при так называемом Мургабском Государевом имени), Самаркандское, Черняевское, Сырдарьинское, Термезское, Каганское (на территории Бухарского ханства), Асхабадское, Кокандское и Андижанское. При ЖПУ Ташкентской железной дороги действовали отделения: Казалинское, Перовское, Аральское, Туркестанское, Ташкентское.

З.И. Перегудова пишет о том, что в России во главе таких отделений стояли “генерал-майоры и полковники”, назначавшиеся “приказами по Отдельному корпусу жандармов” [9]. И мы поверим ей как известному специалисту своего дела. Но почему-то иным было положение в Туркестане. Здесь такие отделения возглавлялись, как правило, Отдельного корпуса жандармов ротмистрами. И лишь, как исключение, среди них были и чины повыше – например, начальниками Красноводского и Мервского отделения были Отдельного корпуса жандармов подполковники, что приравнивало их в звании к начальникам Туркестанского районного охранного отделения. Соответственно, они были выше по званию заведующих розыскными пунктами МВД в царистском Туркестане, как правило, ротмистров.

Чем это объяснялось? Практической важностью тех отделений, которыми они заведовали. Красноводск был “перевалочным” пунктом – здесь была и крупная железнодорожная станция, с которой, собственно, и начиналась Средне-Азиатская железная дорога, и крупный морской порт на Каспии, связывавший Туркестан с Югом России (и речным портом на Волге, в Астрахани), а так-

же (что было намного ближе) с Кавказом. Уже в те времена существовала железнодорожная паромная переправа Красноводск – Баку. Понятно, что объем работы у начальника Красноводского отделения ЖПУ САЖД был весьма значителен и несопоставим с большинством других отделений этой магистрали. Что касается Мервского отделения, то его важность заключалась, во-первых, в том, что здесь была “узловая” станция, а во-вторых, Мерв испокон веков был важным стратегическим пунктом – еще во времена Арабского халифата здесь была резиденция наместников Хорасана, а в 1880-х гг. из-за Мерва возник кризис, едва не приведший Россию к войне с Англией. Отсюда шел путь на самую южную оконечность Российской империи – военную крепость Кушку (на границе с Афганистаном) и существующее при ней гражданское поселение. От Мерва было недалеко и до границы с Персией. Многие паломники-шииты (в том числе, прибывавшие на паромной переправе из Кавказа) в большинстве своем добирались по Средне-Азиатской железной дороге до Мерва, а отсюда массами направлялись в один из крупнейших центров шиитского паломничества – Мешхед с его знаменитой могилой имама Ризы.

Пределы ответственности отделений ЖПУ двух туркестанских железных дорог определялись из расчета: одно отделение в среднем на 200 км железнодорожного пути. Однако это был средний показатель, который выдерживался, пожалуй, только на Средне-Азиатской железной дороге, да и то не всегда. Тем более он не выдерживался на Ташкентской железной дороге, где, начиная от границ Сырдарьинской области (Казалинский уезд) и вплоть до станции Туркестан шла пустынная полоса, значительную часть которой занимала печально известная Голодная степь.

Существенной “прорехой” в работе ЖПУ ЖД в Туркестане было и то, что им выделяли мизерные средства для “работы с населением” (приобретение за плату важной информации), но не давали средств, достаточных для заведения собственной агентурной сети. Соответственно, сведения, подаваемые ими “наверх”, были малоудовлетворительными. В МВД, руководившем ЖПУ туркестанских железных дорог через Штаб Отдельного корпуса жандармов, естественно, этим были недовольны. Но недовольство работой ЖПУ местных железных дорог выражала и военная администрация Русского Туркестана, которой эти управления также должны были докладывать об имеющейся у них “любопытной” информации, которая чаще всего оказывалась далеко не интересной и малопригодной. Туркестанские генерал-губернаторы не упускали случая обратить внимание на это обсто-

ительство министров внутренних дел или директоров Департамента полиции МВД, а также Штаба Отдельного корпуса жандармов, где всегда было много офицеров, больше сочувствовавших военному министерству, нежели своему собственному.

Но до Столыпина ни один министр внутренних дел не попытался исправить ситуацию с ЖПУ в Туркестанском крае. Может показаться любопытным, что Столыпин, возглавивший МВД весной 1906 г. тут же обратил весьма пристальное внимание на эту проблему. Но на самом деле Столыпин, вступивший в 1906 г. сразу в две должности, считавшиеся важнейшими в правительстве (председатель Совета министров и министр внутренних дел) обратился к этой проблеме потому, что он хотел реализовать давно вынашиваемый в МВД план изъятия Туркестанского генерал-губернаторства (края) из подчинения военному министерству и передачи его под контроль “полицейского” министерства. Пользуясь случаем, хотели бы указать, что он не имел в этом успеха. Но в 1906 г. Столыпин знал, что туркестанские военные власти будировали его предшественников относительно организации жандармского надзора в этом крае, и он решил развить эту инициативу с тем, чтобы усилением имеющихся уже в Туркестане жандармских органов, а также учреждением новых таковых, подчиненных МВД, подготовить почву для будущего утверждения власти своего министерства в указанном регионе. И потому неудивительно, что, вступив в должность, он тут же отдал распоряжение Департаменту полиции МВД подготовить “справку” о состоянии жандармско-полицейского надзора в Туркестанском крае.

Особый отдел Департамента полиции МВД постарался и в начале лета 1906 г. представил Столыпину такой документ. Из него явствовало, что в связи с отсутствием действительного (по имперским меркам) жандармского надзора в Туркестане, вся такого рода деятельность лежит на двух ЖПУ – Средне-Азиатской и Ташкентской железных дорог. При этом Особый отдел подчеркивал, что такая деятельность носит территориально весьма ограниченный характер, поскольку осуществляется только в “полосе отчуждения этих дорог”. В “справке” также указывалось на необходимость оказания помощи ЖПУ туркестанских железных дорог в организации секретной агентуры. Поскольку ЖПУ железных дорог подчинялись Департаменту полиции МВД через Штаб Отдельного корпуса жандармов, то 28 июля 1906 г. последний издал соответствующий приказ за № 145, а за ним последовал циркуляр министра внутренних дел Столыпина по указанному департаменту от 7 августа того же года (по 3-му делопроизводству),

в котором указывалось, что ЖПУ и подведомственные им структуры “обязаны иметь наблюдение за политическими настроениями лиц, живущих в полосе отчуждения железных дорог и близлежащих населенных местностях... Что касается местностей, удаленных от линии названных дорог, то обязанности по делам политическим в этих местностях несут чины общей полиции” [10]. В документах указывалось на необходимость активизации деятельности по выявлению антиправительственных “элементов”, своевременной подаче сведений о политическом розыске и создании при ЖПУ Средне-Азиатской и Ташкентской железных дорог агентурной сети.

Вышеприведенные распоряжения МВД возымели свое действие фактически сразу, однако, только в сугубо информативном отношении. Уже в первой половине августа 1906 г. “врио” начальника ЖПУ Средне-Азиатской железной дороги направил в Особый отдел Департамента полиции МВД список политически неблагонадежных лиц, работающих в подведомственных ему пределах. Всего в этом списке числилось около 40 человек и он представляет для нас определенное любопытство. Любопытно, что из указанного числа лишь четверть лиц относилась непосредственно к “трудящимся” (преимущественно, рабочим железнодорожных депо). Остальные принадлежали к “непроизводительной” сфере: например, В.В. Любимский – доверенный фирмы “Братья Нобель” с женой, И.Н. Нестеров – частный поверенный Асхабадского окружного суда, Э.Д. Воронец – делопроизводитель коммерческого отдела САЖД, М.А. Васильев – бывший студент Московского инженерного училища и др. [11]. Кроме них, в списке значились также лица “интеллигентных” профессий – почтовики, телеграфисты, писари и т. п.

Вышеуказанные меры руководства МВД, предпринятые в 1906 г., безусловно, не могли иметь скорых результатов. Поэтому в целом, в ходе революции 1905–1907 гг., ЖПУ двух туркестанских железных дорог работали крайне слабо в сфере политического надзора (как выявления революционных и иных антиправительственных сил и борьбы с ними). ЖПУ САЖД, возглавляемое генерал-майором Малыхиным, не уберегло даже начальника этой магистрали – генерала Ульянина, который был убит эсеровским террористом 29 мая 1907 г., что вызвало соответствующие мнения в среде военной администрации Туркестана относительно работы железнодорожных жандармов.

6 октября 1907 г. в письме военному министру Редигеру и министру внутренних дел Столыпину туркестанский генерал-губернатор Н.И. Гродеков уделил особое внимание работе жандармско-

полицейских управлений двух железных дорог края, признав ее крайне неудовлетворительной. Он писал, что необходимо “немедленно и самым решительным образом заняться упорядочением жандармской железнодорожной полиции”. Особо негативно он расценивал деятельность ЖПУ САЖД, возглавляемого генералом Малыхиным. Гродеков требовал принятия самых решительных мер по улучшению работы железнодорожной жандармской полиции, указывая на исключительную важность туркестанских магистралей для жизни населения края и обеспечения войск Туркестанского военного округа [12]. В октябре 1907 г. Гродеков направил телеграмму “товарищу” (заместителю) министра внутренних дел, командиру Отдельного Корпуса жандармов генерал-майору Джунковскому, в которой требовал обратить самое серьезное внимание на неудовлетворительную работу туркестанских железнодорожных жандармов и коренным образом улучшить ее [13].

Безусловно, туркестанский генерал-губернатор был объективно прав в такого рода характеристике деятельности ЖПУ Средне-Азиатской и Ташкентской железных дорог. Но в это же время было достигнуто соглашение между военным министерством и МВД об учреждении в Туркестанском крае органов царской “охранки”, после чего ЖПУ местных железных дорог оказались в подчинении Туркестанского Районного охранного отделения (далее ТРОО. – Авт.). Естественно, что оно сразу же принялось “опекать” их, что имело мало успеха. Правда, ЖПУ туркестанских железных дорог сумели обзавестись собственной агентурной сетью, однако, судя по документам, она была слабой и преимущественно содержала только агентурные сведения по так называемому “панисламистскому направлению” [14].

Несмотря на подчинение ТРОО, исполнительская дисциплина ЖПУ туркестанских железных дорог снизилась. Сводки агентурных сведений подавались нерегулярно, что особенно проявилось в годы Первой мировой войны. Например, в октябре 1915 г. из 13 отделений ЖПУ САЖД подал в ТРОО сводку агентурных сведений только начальник Кокандского отделения, ротмистр Фридман [15]. Остальные начальники отделений остались “немыми”. Приблизительно такие проблемы волновали и сотрудников жандармско-полицейского управления Ташкентской железной дороги. Но, разумеется, у них было больше общих проблем, особенно в части подчиненности.

Мы уже указывали, что ЖПУ ЖД подчинялись и МВД и военному министерству. Однако этим их подчинение не исчерпывалось. Еще в 1866 г. был издан закон, который, в частности, опре-

делял характер их отношений непосредственно с руководством железных дорог, то есть чинами ведомства путей сообщения [16]. В пункте 2-м этого акта указывалось, что ЖПУ ЖД были обязаны: “а) исполнять все предписания министра путей сообщения, обращенные к ним непосредственно, и б) исполнять все законные требования инспекции железных дорог, не противоречащие их обязанностям”, а пункт 3-й давал право этой “инспекции”, в случае нерадивости железнодорожной полиции, “немедленно доводить до сведения шефа жандармов” [16]. Таким образом, положение ЖПУ ЖД было более чем двусмысленным. Они выступали в роли “слуг” даже не двух, а трех (и более) “господ”. Понятно, что это в значительной мере затрудняло их “прямую” деятельность.

Судя по документам, в годы Первой мировой войны ЖПУ туркестанских железных дорог и их отделения были преимущественно заняты охраной перевозимых грузов, а также наблюдением за настроениями в среде “путевых” рабочих и служащих. Все сведения они направляли в ТРОО, в сводках и отчетах которого выделялся специальный раздел – “Железнодорожная и рабочая среда”. Документы свидетельствуют, что опасных революционных настроений в этой среде в военное время не было. Например, в отчете о работе ТРОО за период с 1 апреля по 1 сентября 1915 г., направленном в Департамент полиции МВД, начальник туркестанской “охранки”, Отдельного корпуса жандармов, подполковник Славин свидетельствовал о нормальном положении в железнодорожной среде. И в следующем отчете за период с 1 сентября по 1 ноября 1915 г. он писал об отсутствии тревожных симптомов в железнодорожных коллективах, по причине всеобщей занятости решением насущных проблем – дороговизны и т. п. [17] О том же писал в это время в своих докладах в Департамент полиции МВД и заведующий Асхабадским розыскным пунктом ротмистр Фиркс [18]. Хотелось бы обратить внимание на то, что другой заведующий розыскным пунктом (в г. Верном) не подал ни в ТРОО, ни в Департамент полиции МВД ни одного такого рода сведения, поскольку железная дорога отстояла от него, как минимум, на 850 км. О том же самом подполковник Волков, сменивший Славина в должности начальника ТРОО, и ротмистр Фиркс, оставшийся на своем месте, докладывали в Департамент полиции МВД и в 1916 г. до начала восстания мусульманского населения, когда они бросили все свои силы на его “погашение”. Вряд ли стоит много говорить о том, что железнодорожная жандармерия в это время работала с повышенной отдачей сил, так как повстанцы, переставшие, как это было ранее, пугаться “шайтан-арбы”

(поездов), нередко разбирали пути с тем, чтобы остановить составы и “конфисковать” их содержимое. Но в это время к охране поездов были привлечены железнодорожные войска, “общая” (военная) полиция Туркестанского края, что, конечно же, облегчило работу ЖПУ и их отделений на стальных магистралях региона.

Естественно, что в рамках одной статьи трудно охарактеризовать все стороны деятельности железнодорожной жандармерии в Туркестане. Но мы, собственно, и не считаем это неким “абсолютом”. Для нас было важнее установить ее место в так называемом “военно-народном” управлении краем. На наш взгляд, это место было заметным, если учесть огромное стратегическое значение каждой из двух туркестанских железных дорог. Вместе с тем нельзя не признать, что работа ЖПУ последних изобиловала в рассматриваемый нами период многими недостатками как объективного, так и субъективного характера, часть из которых были охарактеризованы нами выше. Однако, в любом случае, мы не можем не признать то обстоятельство, что в череде органов, имеющих в Туркестане отношение в Департаменту полиции МВД и Отдельному корпусу жандармов, ЖПУ двух региональных железных дорог были наиболее слабым местом. И, видимо, это может стать действительным аккордом ко всему, что было изложено выше в этом исследовании.

Литература

1. Сизиков М.И. История полиции России (1718–1917 гг.). Вып. 2 / М.И. Сизиков, А.В. Борисов, А.Е. Скрипилев. М., 1992. С. 33.
2. Перегудова З.И. Политический сыск в России (1880–1917 гг.) / З.И. Перегудова. М., 2000. С. 115.
3. См.: Высочайше утвержденное Мнение Государственного совета – Правила о порядке действия чинов Корпуса жандармов по расследованию преступлений”. 19 мая 1871 года // ПСЗРИ-2. Т. 46. Отд. 1. СПб., 1874. № 49615. С. 591–594.
4. См.: Высочайше утвержденное Мнение Государственного совета – О формировании Жандармского полицейского управления Закаспийской железной дороги. 12 июня 1890 года // ПСЗРИ-3. Т. 10. Отд. 1. 1890 год. СПб., 1893. № 6947. С. 533–534.
5. ЦГА Туркменистана. Ф.и-1. Оп. 2. Д. 13977. По обвинению запасным рядовым Василием Мурашкиным персидского подданного Масаидбека-Халила-бека-оглы в оскорблении Государя Императора на словах. Л. 5.
6. ЦГА Узб. Ф.и-1. Оп. 31. Д. 251. О мещанине Жуковском, обвиненном в оскорбительных выражениях в адрес Царя и Православной веры. Л. 2, 3.
7. См.: Именной, объявленный в приказе Военного министра “О правах и обязанностях начальников полицейских управлений железных дорог”. 16 августа 1865 года // ПСЗРИ-2. Т. 40. Отд. 1. СПб., 1867. С. 904.
8. Высочайше утвержденное Положение Военного Совета – О предоставлении управляющему Закаспийской железной дорогой прав бригадного командира. 29 мая 1887 года // ПСЗРИ-3. Т. 7. Отд. 1. СПб., 1889. № 4502. С. 259.
9. Перегудова З.И. Указ. соч. С. 115.
10. ГАРФ. Ф. 102. ДП О.О. 1906. Д. 25. Ч. 67. Л. 4.
11. ГАРФ. Ф. 102. ДП О.О. 1906. Д. 1312. Т. 2. Список политически неблагонадежных лиц по Средне-Азиатской железной дороге. Л. 381–385.
12. См.: Революция 1905–1907 гг. в Узбекистане: Документы и материалы. Ташкент, 1984. С. 297–300.
13. РГВИА. Ф.и-400. Оп. 1. Д. 5058. Об учреждении политического надзора в Туркестанском крае (переписка). Л. 77–77 об.
14. См., напр.: ЦГА Узб. Ф.и-461. Оп. 1. Д. 1324. Донесения начальников отделений жандармского управления Средне-Азиатской железной дороги о панисламистском движении; д. 1480. Сводки агентурных сведений о панисламистском движении среди рабочих и служащих железнодорожного транспорта; д. 1630. Агентурные сведения по панисламистскому движению по Ташкентской железной дороге; д. 1794. Сводки агентурных сведений о панисламистском движении среди рабочих и служащих железных дорог и др.
15. ГАРФ. Ф. 102. ДП О.О. 1915. Д. 20. Ч. 84 “б”. Л. 115–117.
16. Именной, объявленный в приказе Военного министра 8 января 1867 года, – Об обязанностях и подчинении жандармско-полицейских управлений железных дорог. 31 декабря 1866 года // ПСЗРИ-2. Т. 41. Отд. 1. СПб. 1868. № 44071. С. 532.
17. ГАРФ. Ф. 102. ДП О.О. 1915. Д. 167. Ч. 84. Л. 25. Об., 60.
18. Там же. См., напр.: Доклад заведующего Ашхабадским розыскным пунктом товарищу Министра внутренних дел, сенатору Белецкому от 23 октября 1915 года. Л. 1–8.