

УДК 94(5–191.2):351.74

**ИЗ ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПОЛИЦИИ В ТУРКЕСТАНЕ КОНЦА XIX ВЕКА
(ПРАВОВОЙ АСПЕКТ)**

В.П. Литвинов

Рассматривается история учреждения Жандармско-полицейского управления при Закаспийской военной железной дороге, построенной в Туркестане в конце XIX в.

Ключевые слова: Туркестан; Закаспийская военная железная дорога; Жандармское полицейское управление; штат, функции ЖПУ ЗВЖД.

**FROM THE HISTORY OF TURKESTAN RAILWAY POLICE OF LATE 19TH CENTURY
(LEGAL ASPECT)**

V.P. Litvinov

The article talks about the history of the Gendarme Police Department establishment under the Trans-Caspian military railway built in Turkestan in the turn of the 19th century.

Key words: Turkestan; Trans-Caspian military railway; Gendarme Police Department; staff; functions of the Gendarme Police Department under the Trans-Caspian military railway.

В царской России активное железнодорожное строительство началось позднее, нежели в странах буржуазной Европы и Америки. Железная дорога Санкт-Петербург – Царское село была построена и введена в действие еще при жизни А.С. Пушкина, но это было скорее данью моде – императору Николаю I хотелось показать миру, что Россия не отстает от передовых стран планеты. Безусловно, доехать из столицы до царскосельских дворцов (особенно в распутицу) царю с семейством и свитой было, конечно, намного быстрее, чище, спокойнее и приятнее. Он это понимал и оценивал, но к строительству железных дорог относился по-прежнему равнодушно, хотя со временем вынужден был согласиться на сооружение магистрали Санкт-Петербург – Москва [1]. В итоге, довольно протяженная (по европейским меркам) железная дорога, связавшая обе столицы (Петербург, как и Москва, тоже считался столицей), была построена только через четверть века, после прихода к власти Николая I.

Вначале строительство и эксплуатация железных дорог охранялись силами так называемой общей полиции и жандармскими подразделениями. Учреждение жандармских полицейских управлений железных дорог произошло уже при императоре Александре II, когда в России, освободившей-

ся от крепостничества, началось бурное развитие капитализма, сопровождавшееся форсированным строительством стальных магистралей. Железнодорожные линии прокладывались преимущественно в центральных регионах империи, тогда как на «национальных окраинах» пока еще всецело преобладал водный и гужевой транспорт. Но вскоре и они попали в орбиту железнодорожного строительства.

В Туркестане первая железная дорога была построена в 1880-х гг. В тот период во многих районах «внутренней» (т. е. центральной) России еще не было железных дорог, не было их и в соседних с Туркестаном странах, например, в китайском Синьцзяне, Афганистане, Персии. В то время как уже в конце 1880-х гг. коренное население царского Туркестана (а равно и переселившееся сюда русскоязычное) пользовалось «шайтан-арбой», как оно «окрестило» Закаспийскую военную железную дорогу (ЗВЖД), жители указанных выше стран еще долго пользовались простыми арбами, а в Афганистане фактически и сегодня нет железнодорожной сети. Как нам представляется, тут есть над чем подумать тем, кто сегодня охотно и страстно охаивает «российский колониализм».

Планы строительства железных дорог по направлению к Туркестану и внутри него вынаши-

вались еще в 60–70-х гг. XIX в. Проекты были разными, о них писала популярная в то время российская газета «Голос» [2]. Строительство первой в истории Центральной Азии железной дороги (Закаспийской), осуществленное в 1880-х гг., было крайне необходимо для упрочения военно-стратегических позиций России на южных рубежах империи, на которые устремляли свои взоры англичане. Сооружение стальной магистрали потребовало огромных затрат, так как прокладывалась она, в основном, в песчаных пустынях.

Многие не верили в возможность построения в этих местах железной дороги и полагали, что ее быстро занесет песками и, соответственно, зря будут потрачены огромные средства. Даже знаменитый генерал М. Г. Черняев – первый русский администратор в Туркестане (в 1865–1866 гг.) и второй его генерал-губернатор (в 1882–1884 гг.) – выступил в апреле 1886 г. в самой, пожалуй, популярной газете тех лет – суворинском «Новом времени» со статьей «Академическая железная дорога», в которой предрекал ей печальную судьбу [3]. Однако следом в газете «Свет» вышла статья некоего В. К-ва, в которой тот писал: «М.Г. Черняев доказывает, что в Средней Азии нельзя строить железных дорог, ибо их засыплет песком! И что для спасения пути нужно будет на сотни верст строить галереи!.. Это ли речь серьезного человека?» [4, л. 10–11]. В заключение В. К-ов отметил: «Закаспийская железная дорога, так как она ведется теперь, – великое и совершенно необходимое государственное сооружение. Ее нельзя вести ни иначе, ни лучше. Успех сооружения – следствие энергии строительства М.Н. Анненкова – вызвал много завистников и много врагов» [4, л. 11].

Время показало, что легендарный генерал оказался не прав, тогда как Анненков был щедро награжден императором Александром III [5]. В последующем опыт строительства Закаспийской военной железной дороги (ЗВЖД) эффективно использовался европейскими колониальными державами в песчаных регионах своих лимитрофов.

Во время сооружения ЗВЖД полицейские функции по ее охране выполняли воинские подразделения Закаспийской области, подчиненной тогда кавказскому начальству, а также специально сформированные железнодорожные батальоны, которые постоянно дислоцировались у главных станций дороги. В охране строительства ЗВЖД принимали участие и милиционеры-туркмены, после образования в феврале 1885 г. соответствующего подразделения [6]. Их конные отряды были более мобильными, передвигались быстро, вовремя достигали нужных объектов. Для повышения эффективности железнодорожной службы 7 сентября

1887 г. был принят специальный правовой акт об увеличении числа урядников в Туркменской конной милиции [7].

Как уже отмечалось, учреждение жандармских полицейских управлений железных дорог (ЖПУ ЖД) произошло только при императоре Александре II, когда протяженность железных дорог в России стала быстро нарастать. В августе 1865 г. царь издал Именной указ «О правах и обязанностях начальников полицейских управлений железных дорог» [8]. Следует обратить внимание на то, что в названии указа изначально не было слова «жандармские», тогда как в самом документе относительно начальников указанных управлений, получивших воинские звания армейских полковников, говорилось, что они остались «по-прежнему в непосредственном подчинении начальника штаба Корпуса жандармов» [8, с. 904]. Слово «жандармские» появляется в соответствующем царском указе от 31 декабря 1866 г. [9]. Этим документом ЖПУ ЖД подлежали «ведению начальства Отдельного Корпуса жандармов» и «определение, увольнение, переводы, поощрения, награды и ответственность всех означенных управлений зависели непосредственно от жандармского начальства» [9]. Этот же порядок подчинения ЖПУ ЖД был продублирован в Именном указе императора Александра II от 29 сентября 1868 г. [10].

Данные нормативно-правовые акты нами приведены с тем, чтобы прояснить вопрос, кому и как подчинялось Жандармско-полицейское управление Закаспийской военной железной дороги, учрежденное 12 июня 1890 г. [11]. Вызывает интерес и время принятия данного нормативно-правового акта. Дело в том, что до этого жандармско-полицейские управления железных дорог нередко учреждались еще во время их строительства [12]. В случае с ЗВЖД это произошло уже после того, как железнодорожная система заработала на всю мощь. Мы не исключаем, что учреждение ЖПУ ЗВЖД затягивалось царскими верхами в связи с предполагаемым изменением статуса Закаспийской области. Как отмечалось выше, в 1880-х гг. она подчинялась кавказскому начальству, однако в это же время обсуждался вопрос о ее возможном присоединении к Туркестанскому краю, с которым она составляла единое территориальное пространство и, в отличие от Кавказа, не была отделена от него Каспийским морем, или же образовании из нее особого «неотдаленного» округа, подчиненного непосредственно Военному министерству.

В конце концов, победила вторая точка зрения, которая была закреплена «Высочайше» утвержденным 6 февраля 1890 г. «Положением об управлении Закаспийской областью» [13]. На-

чальником области был назначен генерал-лейтенант А.Н. Куропаткин, пользовавшийся в столичных верхах доверием, который сам лично, рука об руку со знаменитым М.Д. Скобелевым в начале 1880-х гг. принимал участие в присоединении Туркмении к России.

У А.Н. Куропаткина были напряженные отношения с начальником ЗВЖД М.Н. Анненковым, но они разрешились в пользу нового начальника Закаспийской области, человека сурового, жесткого, но справедливого, за что он, кстати (а об этом свидетельствуют многие архивные документы и проч.), пользовался авторитетом у коренного населения Закаспийского региона – туркмен, каракалпаков, узбеков и казахов. Надо ли говорить о том, что Куропаткин достаточно быстро «подмял» под себя только что учрежденное ЖПУ Закаспийской военной железной дороги. Сделать это было нетрудно, поскольку, по царскому законодательству, жандармы в военном отношении (как воинское подразделение) подчинялись военному министру, а по делам профессиональной службы – Отдельному корпусу жандармов (ОКЖ), шефом которого считался министр внутренних дел. Но этот министр и штаб ОКЖ были далеко, а высшее военное лицо (генерал-лейтенант!) было рядом, причем оно было с характером.

Более того, закон от 12 июня 1890 г. предусматривал: «...предоставить чинам означенного Управления (ЖПУ ЗВЖД – *Авт.*) права и преимущества, присвоенные военным служащим в прочих частях Закаспийской области и Туркестанского военного округа» [14]. А учитывая, что реализация этих прав и преимуществ находилась в руках начальника Закаспийской области и одновременно командующего войсками в ней А.Н. Куропаткина, руководители ЖПУ ЗВЖД не вступали с ним в острые конфликты.

В соответствии с указом от 12 июня 1890 г. утвержденный штат ЖПУ ЗВЖД состоял из 120 человек. Его начальником мог быть полковник или даже генерал-майор, который, как отмечалось в документе, получал «жалованье по чину из усиленного оклада», а также, независимо от звания, в год: «столовых» – 560 руб. 40 коп., «добавочных» – 600 руб. и «разъездных» – 600 руб. Вместе с тем в указе отмечалось, что начальник ЖПУ ЗВЖД должен одновременно исполнять и обязанности начальника одного из отделений вверенного ему управления. Начальнику ЖПУ ЗВЖД полагался личный адъютант из «обер-офицеров» с «жалованьем по чину из усиленного оклада», которому также, независимо от звания, полагались «столовые» – 138 руб. и «добавочные» – 400 руб. в год, на разъезды адъютанту ничего не выделялось. В штате ЖПУ ЗВЖД были учреждены 4 должности начальников отделений в звании ротмистров

или подполковников. Каждому из них тоже полагалось «жалованье по чину из усиленного оклада», а также в год: по 300 руб. «столовых», 400 руб. «добавочных» и 200 руб. «разъездных». Кроме того, по штату полагалось 5 должностей вахмистров с годовым окладом каждому в 240 руб., никаких иных выплат они не получали. Самую большую (107 чел.) категорию сотрудников ЖПУ ЗВЖД составляли унтер-офицеры с годовым содержанием в 189 руб. 90 коп. каждому. Они тоже не получали более ничего. Для канцелярии ЖПУ ЗВЖД указом были учреждены две должности писарей: одна со «средним окладом» (60 руб. в год), другая – с «низшим окладом» (36 руб. в год). Предусматривались и выплаты на канцелярские расходы: начальнику ЖПУ ЗВЖД – 200 руб. в год, начальникам отделений – по 75 руб., вахмистрам и унтер-офицерам – по 5 руб. [15].

Поскольку линия Закаспийской военной железной дороги проходила через г. Чарджуй, расположенный на территории Бухарского ханства, то офицерам, работавшим в местном отделении ЖПУ ЗВЖД, выплачивались так называемые «порционные» деньги наравне с офицерами из городского гарнизона Туркестанского военного округа. Что касается прочих чинов Чарджуйского отделения ЖПУ ЗВЖД (вахмистров, унтер-офицеров и писарей), то им полагались «порционные» в размере 25 коп. в сутки, что было неплохой выплатой, если учесть, что писарь «низшего оклада» получал всего 3 руб. в месяц.

Самое любопытное заключается в том, что ЖПУ ЗВЖД (как, впрочем, и все иные управления такого рода) финансировалось из бюджета военного министерства. Так, на его содержание в 1891–1893 гг. предполагалось ежегодно ассигновать по 25629 руб. 52 коп. Кроме того на организационный 1890 г., из сметы Закаспийской военной железной дороги была выделена «единовременно» сумма в 4874 руб. для приобретения обмундирования и оружия для всех чинов ЖПУ ЗВЖД [16].

В функции Жандармско-полицейского управления Закаспийской военной железной дороги входило не только обеспечение должного порядка в «полосе отчуждения», но и задачи политического сыска, поскольку (через ОКЖ) оно было причислено к Департаменту полиции МВД.

На исходе XIX в. в жизни ЗВЖД и ЖПУ ЗВЖД произошли серьезные изменения. В самом начале 1898 г. генерал Куропаткин пересел в кресло военного министра и для того, чтобы облегчить бюджетные тяготы вверенного ему ведомства, добился передачи ЗВЖД в ведение Министерства путей сообщения (МПС). 18 декабря 1898 г. последовало и «Высочайшее повеление» по этому пово-

ду [17]. С 1 января 1899 г. Закаспийская железная дорога (ЗЖД) утратила в названии слово «военная» и полностью перешла в подчинение МПС.

Жандармско-полицейское управление ЗЖД почувствовало известное облегчение, поскольку избавилось от строгого «ока» Куропаткина. Все последующие его преемники в должности начальника Закаспийской области и командующего войсками 2-го Туркестанского армейского корпуса не очень надоедали железнодорожным жандармам. Но главное, ЖПУ ЗЖД по-прежнему финансировалось Военным министерством и подчинялось Штабу Отдельного Корпуса жандармов, а через него – МВД.

Таким образом, первая в Туркестане железная дорога, которая появилась в 1880-х гг., сыграла значительную роль в жизни коренного и переселенческого населения региона. Как и на других железных дорогах России, на Закаспийской военной железной дороге был учрежден жандармско-полицейский надзор в виде специального управления. Финансирование ЖПУ ЗЖД осуществлялось Военным министерством, но подчинялось оно МВД (штабу ОКЖ). Жандармско-полицейское управление Закаспийской военной железной дороги выполняло не только функции охраны «полосы отчуждения» и объектов, на ней расположенных, но и занималось политическим сыском. В конце XIX в. ЗЖД была передана в ведение МПС и стала им финансироваться, но это никак не повлияло на Жандармско-полицейское управление ЗЖД, в отношении которого сохранился прежний порядок финансирования и подчинения.

Литература

- См.: Именной [указ], данный Сенату. Об учреждении особого Комитета и Строительной комиссии для устройства С-Петербургско-Московской железной дороги от 1 февр. 1842 г. // Полное собрание законов Российской Империи. Собр. 2-е (ПСЗРИ-2). Т. 17. Отд. 1. СПб., 1843. № 15265. С. 74–75; Высочайше утвержденный временный штат канцелярии Комитета и Строительной комиссии С-Петербургско-Московской железной дороги. 8 февр. 1842 г. // ПСЗРИ-2. Т. 17. Отд. 1. СПб., 1843. № 15279. с. 81.
- См.: Голос. 1874. № 287. 17 окт.
- См.: Новое время. 1886. 1 апр.
- Российский государственный архив древних актов (РГАДА). Ф. 1385. Д. 1218.
- См.: РГАДА. Ф. 1385. Д. 1218. Л. 43; Басханов М.К. Русские военные востоковеды до 1917 года: Библиографический словарь / М.К. Басханов. М., 2005. С. 17.
- См.: Высочайше утвержденное Положение о Туркменской милиции Закаспийской области. 15 февр. 1885 г. // ПСЗРИ-3. Т. 5. СПб., 1887. № 2747. С. 63–64.
- Высочайше утвержденное Положение Военного совета об увеличении числа урядников в Туркменской конной милиции. 7 сент. 1887 г. // ПСЗРИ-3. Т. 7. Отд. 1. СПб., 1889. № 4692. С. 400.
- Именной [указ], объявленный в приказе Военного министра. О правах и обязанностях начальников полицейских управлений железных дорог. 16 авг. 1865 г. // ПСЗРИ-2. Т. 40. Отд. 1. 1865 г. СПб., 1867. № 42402. С. 903–904.
- Именной [указ], объявленный в приказе Военного министра. Об обязанностях и подчинении Жандармских полицейских управлений железных дорог. 8 янв. 1867 г. // ПСЗРИ-2. Т. 41. Отд. 2. 1866 г. СПб., 1868. № 44071. С. 532.
- Именной [указ], объявленный в приказе Военного министра. О правах начальников Жандармских полицейских управлений железных дорог. 29 сент. 1868 г. // ПСЗРИ-2. Т. 43. Отд. 2. 1868 г. СПб., 1873. № 46300. С. 300.
- Высочайше утвержденное Мнение Государственного совета. О формировании Жандармского полицейского управления Закаспийской железной дороги. 12 июня 1890 г. // ПСЗРИ-3. Т. 10. Отд. 1. 1890 г. СПб., 1893. № 6947. С. 533–534.
- См. напр.: Именной [указ], объявленный в приказе по военному ведомству. Об учреждении жандармско-полицейского надзора на строящихся железных дорогах. 6 марта 1873 г. // ПСЗРИ-2. Т. 48. Отд. 1. 1873 г. СПб., 1876. № 51970. С. 306–307.
- Высочайше утвержденное Положение об управлении Закаспийской областью. 6 февр. 1890 г. // ПСЗРИ-3. Т. 10. Отд. 1. СПб., 1893. № 6576. С. 70–75.
- Высочайше утвержденное Мнение Государственного совета. О формировании Жандармского полицейского управления Закаспийской железной дороги. 12 июня 1890 г. // ПСЗРИ-3. Т. 10. Отд. 1. 1890 г. СПб., 1893. № 6947. С. 533.
- Штат Жандармского полицейского управления Закаспийской военной железной дороги // ПСЗРИ-3. Т. 10. Отд. 1. 1890 г. СПб., 1893. № 6947. С. 404–405.
- Высочайше утвержденное Мнение Государственного совета. О формировании Жандармского полицейского управления Закаспийской железной дороги. 12 июня 1890 г. // ПСЗРИ-3. Т. 10. Отд. 1. 1890 г. СПб., 1893. № 6947. С. 534.
- Высочайшее повеление, объявленное Министром путей сообщения. О передаче Закаспийской железной дороги в ведение Министерства путей сообщения. 18 дек. 1898 г. // ПСЗРИ-3. Т. 18. Отд. 1. СПб., 1901. № 16256. С. 1090.