

УДК 94(516)

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПОЛИЦИЯ В ЦАРСКОЙ РОССИИ:
ТАШКЕНТСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ (ПРАВОВОЙ АСПЕКТ)**

В.П. Литвинов

Рассматриваются правовые акты, связанные со строительством Второй Туркестанской железной дороги – Оренбургско-Ташкентской, и учреждением на ней жандармско-полицейского управления.

Ключевые слова: Туркестан; Оренбургско-Ташкентская железная дорога; отчуждение земель; жандармско-полицейское управление железной дороги; штаты.

**RAILWAY POLICE IN TSARIST RUSSIA:
TASHKENT DIRECTION (LEGAL ASPECT)**

V.P. Litvinov

The article regards the legal acts referring construction of the second Turkestan railway – Orenburg-Tashkent – and establishment of the Railway Gendarmerie-Police Administration for it.

Keywords: Turkestan; Orenburg-Tashkent railway; alienation of land; Railway Gendarmerie-Police Administration; staff.

Нам уже приходилось писать об учреждении и деятельности железнодорожной полиции России в Туркестане [1]. Однако мы характеризовали, в основном, работу жандармско-полицейского управления (ЖПУ) Закаспийской военной железной дороги (ЗВЖД), учрежденного 12 июня 1890 г. [2]. Как известно, по закону от 18 декабря 1898 г. “О передаче Закаспийской железной дороги в ведение Министерства путей сообщения” [3, с. 1090] дорога перестала быть военной, что, однако, никоим образом не отразилось на деятельности ЖПУ ЗВЖД, как и ранее подчиненном (через Отдельный жандармский корпус) Департаменту полиции МВД. Мы посчитали, что было бы несправедливым оставить в тени деятельность ЖПУ Второй Туркестанской железной дороги, строительство которой началось в самом начале XX в., причем с двух сторон – на севере от Оренбурга и на юге от Ташкента.

8 июня 1901 г. последовал Именной Высочайший указ, данный министру путей сообщения, “Об отчуждении земель и имуществ, потребных для сооружения Оренбургско-Ташкентской железной дороги”. В нем отмечалось, что в связи с сооружением этой дороги “оказалось необходимым занять земли с их принадлежностями в количестве

до двадцати тысяч восьмисот десятинов в пределах Оренбургской губернии и областей: Тургайской, Уральской и Сыр-дарьинской” [4, с. 599]. В пункте 3 указывалось, что “ввиду безотлагательности строительных работ занимать упомянутые земли вслед за совершением их описей” [4, с. 599].

Считаем нелишним отметить, что намерение России строить новую железную дорогу к южным рубежам империи вызвало неоднозначную реакцию со стороны прессы, включая, безусловно, зарубежную. Так, например, в начале 1900 г. английская газета “Fortnightly Review” писала о решении России построить железную дорогу от Оренбурга до Ташкента, указывая, что будущее у этой дороги обнадеживающее, так как ее сооружение “совершенно подорвет все экономические соображения англо-германской дороги через Персию, так как две европейские дороги не могут выдержать конкуренции и русская линия, будучи несравненно короче, конечно, окажется выгоднее” [5]. Газета отмечала, что первоначально русские предполагали соорудить эту дорогу от станции Александров Гай до Чарджоу. И она была права – такое намерение у царских властей было. Но против проекта такой дороги выступили видные российские деятели. Так, “старый туркестанец” генерал-лей-

тенант А.П. Проценко писал в мае 1900 г. в газете “Русский инвалид” о том, что направление новой железной дороги на Туркестан должно идти не от Александра Гая до Чарджоу, а от Оренбурга до Ташкента, причем он обосновывал свои доводы весомыми аргументами [6]. В октябре 1899 г. популярная в России газета “Новое время” указывала, что железная дорога из центра России в Туркестан имеет настолько важное стратегическое значение, что ее надо строить как можно быстрее и обязательно до Ташкента, поскольку нужно решительными мерами препятствовать усилению Англии, которая развернула железнодорожное строительство на границах с Афганистаном. Она писала: “С занятием Нушки англичанам остается всего 150 верст до долины Гельмунда, которая представляет собой большую дорогу на Сеистан, обильно снабженную фуражем и орошенную водой. <...> Угроза так очевидна, что Россия имеет вполне законное право путем предупреждения искать самозащиты” [7]. Позже “Новое время” отмечало, что зарубежная пресса замалчивает факт строительства англичанами железной дороги от Кветты до Нушки. В августе 1902 г. газета писала по этому поводу: “Это вполне понятно, так как англичанам весьма важно, чтобы новый шаг их к упрочению британского влияния на западе Азии прошел насколько возможно незамеченным” [8]. Осенью 1901 г. некто под псевдонимом “Ташкентец” писал о том, что строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги сопряжено с немалыми сложностями. От Оренбурга до Орска дорога пройдет по отрогам Уральского хребта, которые называют “Губерлинскими горами”, – тут сплошные неровности. Однако и дальнейшая протяженность дороги не проще. Тут идут степи и пески, что требует установки камышовых и иных заграждений, которые применялись еще при строительстве Закаспийской военной железной дороги. Автор отмечал, что новая железная дорога должна обойти Перовск – “городишко, в коем немного более 4000 жителей”. В нем есть заводы: пивоваренный, кожевенный, 2–4 кирпичных и др. В итоге Ташкентец писал о радужных перспективах новой железнодорожной магистрали [9]. Однако дорога все же не миновала Перовска.

Мы привели сведения из тогдашней прессы для того, чтобы не только расширить познания читателей о рассматриваемой нами железной дороге, но и с тем, чтобы подчеркнуть, что царская власть изначально не могла оставить строящуюся стратегически важную дорогу без соответствующего надзора. Поэтому уже 18 сентября 1901 г. последовало Высочайшее повеление, объявленное военным министром, “Об учреждении жандармского по-

лицейского надзора на Оренбургско-Ташкентской железной дороге” [10, с. 32]. В документе указывалось, что “Государь Император Высочайше повелеть соизволил: 1. Для учреждения жандармского полицейского надзора на строящейся Оренбургско-Ташкентской железной дороге сформировать особое Жандармское Полицейское Управление железных дорог с наименованием такового: “Оренбургско-Ташкентский” и с назначением Штаб-квартиры в городе Оренбурге. 2. Чинам вновь формируемого Оренбургско-Ташкентского Жандармского Полицейского Управления железных дорог предоставить содержание по действующему штату Жандармского Полицейского Управления Средне-Азиатской (бывшей Закаспийской военной) железной дороги и назначить на время постройки дороги Начальнику Управления по 300 руб. и каждому начальнику отделения по 500 руб. в год. 3. Расходы, потребные на содержание чинам Оренбургско-Ташкентского Жандармского Полицейского Управления железных дорог, относить на счет казны по смете Военного министерства” [10].

К данному правовому акту прилагался “Высочайше утвержденный 18 сентября 1901 года Штат Оренбургско-Ташкентского Жандармского Полицейского Управления железных дорог (далее: ЖПУ ОТЖД. – *В.Л.*)” [10, с. 65]. Согласно этому штату, в ЖПУ ОТЖД предполагалось установление следующих должностей: начальник Управления (полковник или генерал-майор) – 1; адъютант (обер-офицер) – 1; начальники отделений (подполковники или ротмистры) – 6; вахмистры – 6; унтер-офицеры – 152; писари: среднего оклада – 1; низшего оклада – 1. В документе отмечалось, что оклады содержания чинам этого штата даются по действующим штатам Жандармского Полицейского Управления Средне-Азиатской (бывшей Закаспийской военной) железной дороги. Это означало, что начальник ЖПУ ОТЖД должен был получать, во-первых, “жалованье по чину из усиленного оклада”, а также, независимо от своего звания, в год: так называемых “столовых” – 560 руб. 40 коп., “добавочных” – 600 руб. и “разъездных” – 600 руб. Кстати, начальник ЖПУ ЗВЖД должен был одновременно исполнять и обязанности руководителя одного из отделений вверенного ему Управления. Ему же полагался личный адъютант из “обер-офицеров с жалованьем по чину из усиленного оклада”, а также, независимо от звания, “столовых” в 138 руб. и “добавочных” – 400 руб. в год. На разъезды адъютанту ничего не выделялось. Начальники отделений должны были состоять 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 6 должностей вахмистров с годовым окладом каждому в 240 руб. Никаких иных выплат они не получали. Самую большую категорию сотрудников ЖПУ ОТЖД (152 чел.) составляли унтер-офицеры с годовым содержанием в 189 руб. 90 коп. каждому. Они тоже более ничего не получали. Для канцелярии ЖПУ ОТЖД Указ учредил две должности писарей, один из которых относился к так называемому “среднему окладу” (60 руб. в год), а другой к “низшему окладу” (36 руб. в год). Предусматривались и выплаты на канцелярские расходы: начальнику ЖПУ – 200 руб. в год, начальникам отделений – по 75 руб., вахмистрам и унтер-офицерам – по 5 руб. [11, с. 61]. Любопытно, что в “Штатах” от 18 сентября 1901 г. допускался “отпуск денег на наем вольной прислуги офицерам в размере 120 руб. в год на каждого человека” [10, с. 65], тогда как закон от 12 июня 1890 г. об учреждении ЖПУ ЗВЖД о деньгах на наем прислуги для офицеров не упоминал [12, с. 404–405]. Но, как нам представляется, это было неплохим дополнением к сохранению в 1901 г. для чинов ЖПУ ОТЖД окладов, установленных в 1890 г. для сотрудников ЖПУ ЗВЖД.

Еще в процессе разработки проекта закона от 18 сентября 1901 г. министр внутренних дел Д.С. Сипягин внес 14 августа того же года на рассмотрение правительства соответствующее представление, в котором отмечал, что в условиях строительства Оренбургско-Ташкентской железной дороги в пустынной местности есть опасность нападения казахов на строителей с целью грабежа и разбоя, в связи с чем необходимо учреждение дополнительно должностей: 4-х станковых приставов и 15-ти конно-полицейских урядников. Комитет министров рассмотрел представление МВД и одобрил его. При том, что в царской России любое решение правительства нуждалось в “Высочайшем” утверждении, 23 октября 1901 г. царь Николай II утвердил Положение Комитета министров “Об учреждении полицейского надзора вдоль линии северного участка Оренбургско-Ташкентской железной дороги” [13, с. 1088]. Это было очень любопытное постановление правительства, которое не имело отношения к ЖПУ ОТЖД. В законе отмечалось, что всем учреждаемым должностям присваивались все “служебные права и преимущества, а равно оклады содержания” наравне с такими же чинами уездной полиции, поскольку документом они передавались не в ведение дорожно-строительного начальства, а в подчинение местных уездных начальников. Расход на учреждение указанных должностей в сумме 11 270 руб. в год и одновременно 82 руб. 50 коп. (для приобретения конным полицейским “шашек драгунского образца”) был

отнесен на кредит “в расценочную смету северной части Оренбургско-Ташкентской железной дороги” [13, с. 1088].

Мы упоминаем об этом потому, что, несмотря на вышеуказанные обстоятельства подчинения учрежденных “должностей” местным уездным начальникам, они все равно работали в тесном сотрудничестве с ЖПУ ОТЖД, поскольку иначе и не могло быть: у всех был один общий хозяин – МВД. Условия работы станковых приставов и конно-полицейских урядников на строительстве Оренбургско-Ташкентской железной дороги были, разумеется, нелегкими, причем особенно для станковых приставов. Поэтому еще до своей гибели от рук эсеровских боевиков (2 апреля 1902 г. – *В.Л.*) Сипягин подготовил проект постановления о выдаче последним дополнительных средств. Проект внес в правительство уже новый министр внутренних дел В.К. Плеве (кстати, в 1904 г. тоже павший от эсеровского террора). Комитет министров рассмотрел представление МВД и вынес по нему положительное решение. Соответственно, 28 июня 1902 г. вышло Высочайше утвержденное Положение Комитета министров “О назначении разъездных денег четырем станковым приставам вдоль линии северного участка Оренбургско-Ташкентской железной дороги” [14, с. 688]. Оно постановило “четырем станковым приставам вдоль линии северного участка Оренбургско-Ташкентской железной дороги назначить на разъезды по пятьсот рублей в год каждому, отнеся этот расход, всего 2000 рублей в год, на кредит, ассигнованный по расценочной ведомости постройки означенной дороги на усиление полиции” [14, с. 688]. Однако в любом случае все вышеуказанные должности в штат ЖПУ ОТЖД не включались.

Рассматриваемая нами дорога еще строилась, когда 16 апреля 1904 г. император Николай II “Высочайше повелеть соизволил на присоединение к Оренбургско-Ташкентской железной дороге, ко времени передачи ее в правильную эксплуатацию, Оренбургской ветви Самаро-Златоустовской железной дороги от станции Кинель до города Оренбурга, с присвоением сим объединенным рельсовым путям наименования: «Ташкентской железной дороги»” [15, с. 356]. Но это обстоятельство тоже никаким образом не отразилось на деятельности ЖПУ дороги, поскольку оно было учреждено за три года до указанного акта, о чем уже говорилось выше. Нелишне заметить, что переименование ЖПУ из “Оренбургско-Ташкентского” в соответствующее иное произошло еще позже – 8 января 1905 г. (за день до Кровавого воскресенья. – *В.Л.*), когда военный министр генерал-лейтенант В.В. Сахаров объявил о том, что “по всеподданнейшему докла-

ду Шефа жандармов – Министра внутренних дел Государь Император в 8-й день января 1905 года Высочайше повелеть соизволил: 1) Оренбургскую ветвь Самаро-Златоустовской железной дороги, за передачей ее в ведение Ташкентской железной дороги, и состоящих при ней одного вахмистра и 27 унтер-офицеров, исключив из состава Самарского Жандармского полицейского управления железных дорог, включить в состав Жандармского полицейского управления Ташкентской железной дороги; 2) *Оренбургско-Ташкентское Жандармское полицейское управление железных дорог, за переименованием Оренбургско-Ташкентской железной дороги в Ташкентскую, – именовать “Жандармским полицейским управлением Ташкентской железной дороги”*” (курсив наш. – В.Л.) [16, с. 15]. Так “родилось” второе в истории царистского Туркестана Жандармско-полицейское управление железной дороги.

Мимолетный взгляд на карту Средней Азии и Казахстана создает впечатление, что Ташкентская железная дорога (от Оренбурга до Ташкента) была самой длинной магистралью в этих регионах. Но такое впечатление обманчиво. Протяженность Ташкентской железной дороги составляла 1852 км, тогда как Среднеазиатская (бывшая Закаспийская) магистраль была длиной 2569 км, то есть в полтора раза больше. Соответственно, и степень ответственности ЖПУ обеих дорог была разной. ЖПУ Среднеазиатской железной дороги имело больше проблем, тем более если учесть, что под его контролем и надзором находились также две частные дороги – Ферганская (273 км) и Бухарская (450 км).

Однако, как бы там ни было, но учреждение ЖПУ Ташкентской дороги еще до окончания ее строительства и ввода в строй оправдало себя. Благодаря его деятельности пресекались “аламаны” казахских шаек, часто нападавших на строителей, и “скарб” дороги с целью бессовестного грабежа и разбоя, нередко сопровождавшихся кровопролитием. После окончания строительства Ташкентской железной дороги и введения ее в действие она превратилась в артерию, соединявшую Европу и Азию не только в плане перевозок грузов, она стала своеобразным ретранслятором духовно-культурного сотрудничества русского народа с народами

Средней Азии и Казахстана. Мы полагаем, что в этом значении Ташкентская железная дорога превосходила Среднеазиатскую магистраль, на протяжении которой в разного рода контакты между собой вступали преимущественно местные (коренные) этносы. Однако среди них уровень духовной составляющей был, конечно же, ниже. Из этого следует, что ЖПУ Ташкентской железной дороги в большей мере способствовало духовному объединению Евразии.

Литература

1. См.: Литвинов В.П. Из истории железнодорожной полиции в Туркестане конца XIX века (правовой аспект) / В.П. Литвинов // Вестник КРСУ. 2014. Т. 14. № 9. С. 59–63; Литвинов В.П. О специфике деятельности железнодорожной полиции в Туркестане (конец XIX – начало XX вв.) / В.П. Литвинов, П.П. Литвинов // Вестник КРСУ. 2014. Т. 14. № 6. С. 24–29.
2. См.: ПСЗРИ-3. Т. 10. Отд. 1. СПб., 1893. № 6947. С. 533; Отд. 2. С. 404–405.
3. См.: ПСЗРИ-3. Т. 18. Отд. 1. СПб., 1901. № 16256.
4. ПСЗРИ-3. Т. 21. Отд. 1. СПб., 1903. № 20308.
5. Цит. по: РГАДА. Ф. 1385. Оп. 1. Д. 1218. Л. 16.
6. Проценко А.П. О лучшем направлении магистральной железной дороги в Среднюю Азию / А.П. Проценко // Русский инвалид. 1900. № 101. 9 мая.
7. Горлов В. Настоятельно необходимая оборона / В. Горлов // Новое время. 1899. № 8504. 30 окт.
8. Наша задача на Ближнем Востоке // Новое время. 1902. № 9507. 23 авг.
9. Ташкентец. Как строить Оренбурго-Ташкентскую дорогу? / Ташкентец // Московские ведомости. 1901. № 301. 1 нояб.
10. ПСЗРИ-3. Т. 22. Отд. 1. СПб., 1908. Дополнения к тому. № 20651-б.
11. См. об этом: Литвинов В.П. Из истории железнодорожной полиции в Туркестане конца XIX века (правовой аспект) / В.П. Литвинов // Вестник КРСУ. 2014. Т. 14. № 9.
12. См.: ПСЗРИ-3. Т. 10. Отд. 2. СПб., 1893. № 6947.
13. ПСЗРИ-3. Т. 21. Отд. 1. СПб., 1903. № 20669.
14. ПСЗРИ-3. Т. 22. Отд. 1. СПб., 1904. № 21785.
15. ПСЗРИ-3. Т. 24. Отд. 1. СПб., 1907. № 24373.
16. ПСЗРИ-3. Т. 25. Отд. 1. СПб., 1908. № 25636.