

УДК 351.742:94(047).072(516)

**К ИСТОРИИ РОССИЙСКОЙ ПОЛИЦИИ:
ПЕРВЫЕ ЖАНДАРМЫ В ТУРКЕСТАНЕ**

В.П. Литвинов

Рассказывается о железнодорожной полиции в Туркестанском крае; отмечается, что она выполняла как функции общей полиции, так и обязанности политического сыска в регионе.

Ключевые слова: жандарм; железнодорожная полиция; Туркестанский край; Закаспийская военная железная дорога.

**TO HISTORY OF THE RUSSIAN POLICE:
THE FIRST GENDARMES IN TURKESTAN**

V.P. Litvinov

In the article it is told about the railway police in Turkestan edge; that it executed functions both the general police, and a duty of political investigation in the region.

Keywords: the gendarme; railway police; Turkestan edge; Zakaspiian the military railway.

Принято считать, что первые жандармы появились в России только при Николае I, когда было учреждено пресловутое Третье отделение Собственной Его Императорского Величества Канцелярии (СЕИВК), опорой в деятельности которого стал специально образованный Отдельный корпус жандармов. Но это не так. Первые жандармы в Российской империи появились с лета 1815 г., когда “именным” указом императора Александра I был учрежден первый жандармский полк [1]. Однако он выполнял только функции военной полиции, что соответствовало содержанию самого французского термина “жандарм”, то есть “человек оружия”. Ничего общего с деятельностью политического сыска в России жандармы в то время не имели. Слово “жандарм” стало отождествляться с ним только со времен императора Николая I, учредившего, как отмечалось выше, печально известное в отечественной истории “Третье отделение” [2]. Чуть позже был образован Отдельный корпус жандармов, который стал главным орудием политического сыска в руках этого учреждения [3].

Ко времени “великих реформ” императора Александра II в 1860–1870-х гг. жандармы в России были повсеместно. Пожалуй, единственным местом, где они отсутствовали, был Туркестан. Бытует мнение о том, что во время встречи перво-

го туркестанского генерал-губернатора К.П. Кауфмана с императором в 1867 г., перед отъездом в Ташкент, тот заявил последнему о том, что готов исполнить все “высочайшие” предначертания, однако просит не присылать к нему “ни архиерея, ни жандарма”. Об этом говорит, например, исследователь Д.В. Васильев [4, с. 50]. Но не только он. Маститый церковный писатель и историк, митрополит Среднеазиатский и Ташкентский (а также Ашгабатский, Бишкекский и Душанбинский) Владимир (Иким) в своей книге пишет: “Генерал-губернатор фон Кауфман открыто заявлял: “Я не потерплю в Ташкенте ни архиерея, ни жандармов”” [5, с. 191]. Нет документальных подтверждений таких деклараций “первоустроителя” Русского Туркестана, но, зная личность Кауфмана, мы не исключаем, что он мог их делать. В любом случае, можно утверждать, что он исполнил свое желание только наполовину, то есть не смог предотвратить появления во вверенных ему пределах архиерея (с 1872 г.), поселенного, правда, не в “столице” края – Ташкенте, а в провинциальном городе Верном. Зато жандармов в Туркестане при Кауфмане действительно не было. И при первых его преемниках тоже. Они появились только летом 1890 г., причем в Закаспийской области, которая в то время формально не входила в состав Туркестанского

генерал-губернаторства (края), а была в том же году выведена из подчинения кавказским властям и передана в непосредственное ведение военного министерства. Таким образом, первые жандармы в Туркестане были “железнодорожниками”.

В царской России активное железнодорожное строительство началось позднее, нежели в странах Европы и Америки. Железная дорога Санкт-Петербург – Царское село была сооружена и введена в действие еще при жизни А.С. Пушкина, но она была 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. Но не все разделяли мнение царя о необходимости железных дорог. Их строительство требовало многих средств и потому особенно энергично против сооружения последних выступало министерство финансов. Однако самодержец преломил ситуацию и в середине XIX в. в стране начала функционировать железнодорожная магистраль Санкт-Петербург – Москва. Считаем необходимым отметить, что специальной железнодорожной полиции тогда еще не существовало, а магистрали охранялись силами так называемой “общей полиции” и жандармскими подразделениями.

Учреждение именно Жандармских полицейских управлений железных дорог (далее: ЖПУЖД. – *Вяч.Л.*) произошло уже при императоре Александре II, когда в России, освободившейся от крепостничества, началось бурное развитие капитализма, сопровождавшееся форсированным строительством стальных магистралей. Если в 1861 г. длина железных дорог в России была 1,5 тыс. км, то уже через 10 лет (в 1871 г.) – более 11 тыс. км. Еще через 10 лет (в 1881 г.) – 22 тыс. км, в 1891 г. – 30 тыс. км, в 1901 г. – 58 тыс. км. В конце 1860-х – начале 1870-х ежегодно в строй вступало свыше 2 тыс. км железных дорог. В это время были введены в действие такие рельсовые магистрали, как: Москва – Курск, Курск – Киев, Курск – Харьков, Харьков – Одесса, Харьков – Ростов, Москва – Ярославль, Ярославль – Вологда, Москва – Тамбов, Тамбов – Саратов, Москва – Брест, Брест – Киев. В 1880-х гг. были построены Закавказская и Закаспийская железные дороги. В 1890-х гг. центр России соединился железными дорогами с основными поволжскими городами, проведены железнодорожные линии: Москва – Рига – Виндава, Вологда – Архангельск, Пермь – Котлас. В 1891 г. началось строительство Транссибирской железнодорожной магистрали. В 1900 г. на желез-

ных дорогах России работало уже 469 тыс. человек [см.: 6, с. 86–87].

Можно, конечно, рассуждать о том, что первая железная дорога в Средней Азии была построена только в 1880-х гг. Однако, во-первых, во многих районах так называемой “внутренней” (т. е. центральной) России в указанный период еще не было железных дорог, а во-вторых, были ли такие магистрали в соседних с Туркестаном странах, например, китайском Синьцзяне, Афганистане, Персии? Вопрос можно считать риторическим. В то время как с конца 1880-х гг. коренное население царского Туркестана (а равно и переселившееся сюда русскоязычное) пользовалось “шайтан-арбой” – так оно окрестило Закаспийскую военную железную дорогу, – жители указанных выше стран еще долго пользовались простыми арбами, а в Афганистане фактически и сегодня нет железнодорожной сети.

Планы строительства железных дорог по направлению к Туркестану и внутри него вынашивались еще в 1860–1870-х гг. Эти проекты были разными и в суммарном выражении о них писала популярная российская газета “Голос” еще в 1874 г. [см.: 7]. У нас нет намерения подробно излагать их содержание – не та тема данной статьи, однако заметим, что строительство первой в истории Центральной Азии железной дороги (Закаспийской), осуществленное в 1880-х гг., было поистине героической эпопеей. Ее строительство было крайне необходимо для упрочения военно-стратегических позиций России на южных рубежах империи, на которые устремляли свои жадные взоры англичане. Сооружение стальной магистрали потребовало огромных затрат. Она прокладывалась большей частью в песчаных пустынях. Многие не верили в возможность построения в этих местах дороги и полагали, что ее быстро занесет песками и, таким образом, вместе с рельсами будут зарыты и потраченные на нее 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.) в апреле 1886 г. выступил в, пожалуй, самой известной газете тех лет – суворинском “Новом времени” со статьей “Академическая железная дорога”, в которой предрекал ей подобную судьбу [см.: 8]. 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?” [9, л. 10–11]. В. К-ов писал в заключение: “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” [9, л. 11]. Время показало, что легендарный завоеватель Средней Азии оказался неправ, тогда как генерал Анненков был щедро награжден императором Александром III [см. об этом: 10; также: 11, с. 17]. В последующем опыт строительства Закаспийской военной железной дороги (далее: ЗВЖД. – *Вяч.Л.*) эффективно использовался европейскими колониальными державами в песчаных регионах своих лимитрофов.

Следует отметить, что во время сооружения ЗВЖД полицейские функции по отношению к строителям и обслуживающему персоналу 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 [см.: 12]. Их конные отряды были, понятно, более мобильными, передвигались быстро, вовремя достигали нужных объектов. Для повышения эффективности железнодорожной службы туркмен-милиционеров 7 сентября 1887 г. был принят специальный правовой акт [13].

Как отмечалось, учреждение Жандармских полицейских управлений железных дорог произошло только при императоре Александре II, когда в России протяженность железных дорог стала быстро нарастать. В августе 1865 г. царь издал “именной” указ “О правах и обязанностях начальников Полицейских управлений железных дорог” [14]. Обращаем внимание на то, что в указе не упоминается слово “жандармские”. Это тем более любопытно, что начальники указанных управлений, получившие воинские звания армейских полковников, остались, однако, “по-прежнему в непосредственном подчинении начальника штаба Корпуса жандармов” [14, с. 904]. Слово “жандармские” появляется в соответствующем царском указе от 31 декабря 1866 г. [15]. Этим документом ЖПУ ЖД подлежали “ведению начальства Отдельного Корпуса жандармов”, чтобы “определение, увольнение, переводы, поощрения, награды и ответственность всех означенных управлений зависели непосредственно от жандармского начальства” [15, с. 532]. Этот же порядок подчинения ЖПУ ЖД был продублирован в “именном” указе императора Александра II от 29 сентября 1868 г. [16].

Мы привели указанные нормативно-правовые акты, чтобы прояснить вопрос о том, кому и как подчинялось Жандармско-полицейское управление Закаспийской военной железной дороги, учрежденное 12 июня 1890 г. [17]. Но вызывает интерес время принятия данного нормативно-правового акта. Дело в том, что до этого жандармско-полицейские управления железных дорог нередко учреждались еще во время их строительства [см., напр.: 18]. В нашем случае это произошло уже после того, как ЗВЖД заработала на всю свою мощь. Мы не исключаем, что учреждение ЖПУ ЗВЖД затягивалось царскими “верхами” в связи с предполагаемыми изменениями статуса Закаспийской области.

Как отмечалось выше, в 1880-х гг. Закаспийская область 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 об 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. “Временным положением об управлении Закаспийской областью” [19]. Начальником области был назначен генерал-лейтенант А.Н. Куропаткин, не только пользовавшийся в столичных “верхах” доверием, но и сам лично, рука об руку со знаменитым М.Д. Скобелевым, принимавший участие в присоединении Туркмении к России в начале 1880-х гг. У Куропаткина сложились 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 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. Более того, закон от 12 июня 1890 г. предписывал:

“...предоставить чинам означенного Управления (ЖПУ ЗВЖД. – *Вяч.Л.*) права и преимущества, присвоенные военным служащим в прочих частях Закаспийской области и Туркестанского военного округа” [17, с. 533]. А реализация этих прав и преимуществ была тоже не в столице, а в руках начальника области и одновременно командующего войсками в ней. Поэтому нам не известны случаи, когда руководители ЖПУ ЗВЖД вступали бы в острые конфликты с последним.

В соответствии с законом от 12 июня 1890 г., утвержденный штат ЖПУ ЗВЖД состоял из 120 человек [17]. Его начальником мог быть полковник или даже генерал-майор (такое случалось). Кстати, в указе отмечалось, что начальник ЖПУ ЗВЖД должен был одновременно исполнять и обязанности начальника одного из отделений вверенного ему управления. Начальнику ЖПУ ЗВЖД полагался личный адъютант из “обер-офицеров”. В штате ЖПУ ЗВЖД учреждались 4 должности начальников отделений, состоящих в звании ротмистров или подполковников. Кроме того, по штату полагалось 5 должностей вахмистров. Самую большую по численности (107 человек) категорию сотрудников ЖПУ ЗВЖД составляли унтер-офицеры. Для канцелярии ЖПУ ЗВЖД указом учреждались две должности писарей, один из которых относился к так называемому “среднему окладу”, а другой – к “низшему окладу”. В последующем в штат ЖПУ ЗВЖД, разумеется, вносились известные коррективы, однако это происходило вне рамок рассматриваемого нами периода.

Поскольку линия Закаспийской военной железной дороги проходила через г. Чаржуй, 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. Но самое любопытное заключалось 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 25 629 руб. 52 коп. Кроме того, на организационный, 1890 год, из сметы Закаспийской военной железной дороги выделялась “единовременно” сумма в 4874 руб. для приобретения обмундирования и оружия для всех чинов ЖПУ ЗВЖД [17, с. 534].

В функции Жандармско-полицейского управления Закаспийской военной дороги входило не только обеспечение должного порядка в так называемой “полосе отчуждения”, но и задачи политического сыска, поскольку (через ОКЖ) оно было причислено к Департаменту полиции МВД. Но то, как оно справлялось с функциями и задачами политического сыска, является предметом отдельного исследования.

На исходе XIX в. в жизни Закаспийской области, Закаспийской военной железной дороги 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 поводу [20]. С 1 января 1899 г. Закаспийская железная дорога утратила в названии слово “военная” и перешла полностью на “довольствие” к МПС. ЖПУ дороги почувствовало известное облегчение, поскольку оно избавилось от строгого ока Куропаткина. Все последующие его преемники в должности начальника Закаспийской области и командующего (с 1899 г.) войсками 2-го Туркестанского армейского корпуса не очень надоедали железнодорожным жандармам. Но главное, они по-прежнему финансировались военным министерством и подчинялись Штабу Отдельного Корпуса жандармов, а через него – МВД. Учитывая, что хронологические рамки данной статьи ограничиваются концом XIX в., о последующих изменениях мы, возможно, поведем в будущем.

Таким образом, несмотря на все сложности строительства стальных магистралей, первая в Туркестане железная дорога появилась в 1880-х гг. Она сыграла значительную роль в жизни коренного и приезжего (переселенческого) населения региона. Тогда же в Туркестане появились и первые настоящие российские жандармы. Как и на всех других железных дорогах России, на Закаспийской военной железной дороге был учрежден жандармско-полицейский надзор в виде специального управления. Финансирование ЖПУ ЗВЖД осуществлялось военным министерством, но подчинялось оно МВД (Штабу ОКЖ). ЖПУ ЗВЖД выполняло не только функции охраны “полосы отчуждения” и объектов, на ней расположенных, но и занималось политическим сыском. В самом конце XIX в. ЗВЖД была передана в ведение МПС и стала им финансироваться. Но это никак не повлияло на Жандармско-полицейское управление Закаспийской железной дороги, сохранившей

прежний порядок финансирования и подчинения по военной линии.

Литература

1. Именной, данный генерал-фельдмаршалу, графу Барклаю де-Толли – О переименовании Борисоглебского драгунского полка жандармским. 27 августа 1815 года // ПСЗРИ-1. Т. 33. СПб., 1830. № 25929. С. 267–268.
2. Именной, данный Управляющему Министерством Внутренних Дел – О присоединении Особенной Канцелярии Министерства Внутренних Дел к Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. 3 июля 1826 года // ПСЗРИ-2. Т. 1. СПб., 1830. № 449. С. 665–666.
3. Именной, данный Управляющему Главным штабом – Об учреждении пяти округов Жандармского корпуса. 28 апреля 1827 года // ПСЗРИ-2. Т. 2. СПб., 1830. № 1062. С. 396–397.
4. *Васильев Д.В.* Устроитель Туркестанского края: к биографии К.П. фон Кауфмана / Д.В. Васильев // Сборник русского исторического общества. № 5 (153). М., 2002.
5. Владимир, митрополит Бишкекский и Среднеазиатский. Земля потомков Патриарха Тюрка: Духовное наследие Киргизии и христианские аспекты этого наследия / Владимир. М., 2002.
6. *Федоров В.А.* История России: 1861–1917 / В.А. Федоров. М., 2004.
7. Голос. 1874. № 287. 17 октября.
8. Новое время. 1886. 1 апреля.
9. РГАДА (Российский государственный архив древних актов). Ф. 1385. Д. 1218.
10. РГАДА. Ф. 1385. Д. 1218. Л. 43.
11. *Басханов М.К.* Русские военные востоковеды до 1917 года: библиографический словарь / М.К. Басханов. М., 2005.
12. Высочайше утвержденное Положение о Туркменской милиции Закаспийской области. 15 февраля 1885 года // ПСЗРИ-3. Т. 5. СПб., 1887. № 2747. С. 63–64.
13. Высочайше утвержденное Положение Военного совета – Об увеличении числа урядников в Туркменской конной милиции. 7 сентября 1887 года // ПСЗРИ-3. Т. 7. Отд. 1. СПб., 1889. № 4692. С. 400.
14. 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. 1865 год. СПб., 1867. № 42402. – С. 903–904.
15. Именной, объявленный в приказе Военного Министра 8 января 1867 года – Об обязанностях и подчинении Жандармских Полицейских Управлений железных дорог // ПСЗРИ-2. Т. 41. Отд. 2. 1866 год. СПб., 1868. № 44071. С. 532.
16. Именной, объявленный в приказе Военного министра – О правах начальников Жандармских полицейских управлений железных дорог. 29 сентября 1868 года // ПСЗРИ-2. Т. 43. Отд. 2. 1868 год. СПб., 1873. № 46300. С. 300.
17. Высочайше утвержденное Мнение Государственного совета – О сформировании Жандармского Полицейского управления Закаспийской железной дороги. 12 июня 1890 года // ПСЗРИ-3. Т. 10. Отд. 1. 1890 год. СПб., 1893. № 6947. С. 533–534.
18. Именной, объявленный в приказе по военному ведомству – Об учреждении жандармско-полицейского надзора на строящихся железных дорогах. 6 марта 1873 года // ПСЗРИ-2. Т. 48. Отд. 1. 1873 год. СПб., 1876. № 51970. С. 306–307.
19. Высочайше утвержденное Положение об управлении Закаспийской области. 6 февраля 1890 года // ПСЗРИ-3. Т. 10. Отд. 1. СПб., 1893. № 6576. С. 70–75.
20. Высочайшее повеление, объявленное Министерством путей сообщения – О передаче Закаспийской железной дороги в ведение Министерства путей сообщения. 18 декабря 1898 года // ПСЗРИ-3. Т. 18. Отд. 1. СПб., 1901. № 16256. С. 1090.