

Новгороде и Рыбинске продолжает исполнять свои обязанности, состоя в ведении Начальника городской милиции»¹.

Уже к середине марта в столицах (Санкт-Петербург, Москва, Варшава) процесс расформирования железнодорожной полиции практически был завершен, однако в связи с объективной необходимостью обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте на территориях некоторых губерний она просуществовала под тем или иным названием до ноября 1917 г.

GURLEV Igor' Valentinovich, Dr.Sci. (Tech.Sci.), Chief Researcher of the Academy of Management, Ministry of Internal Affairs of Russia (8 Zoe and Alexander Kosmodemyanskih St, Moscow, Russia, 125171; gurleff@mail.ru)

ENSURING TRANSPORT SECURITY IN THE RUSSIAN EMPIRE (1797–1917)

Abstract. *The article considers the evolution of internal transport communications in Russia from the end of the 18th to the beginning of the 20th century: from river, sea and road transport to railways. The author presents official historical documents on the base of which the authorities of the country created transport security agencies. The article studies the work of police and gendarme police departments of the railways, which provided not only security, but also smooth operation of the railway network. Based on the documents of the Provisional Government, the author shows the negative impact of the February revolution, which led to the elimination of the transport security system.*

Keywords: *water, land, railway transport, gendarme police department*

¹ Там же. С. 185–192.

УДК 94(575.4)

ВОЛКОВ Иван Васильевич – кандидат политических наук, доцент; ученый секретарь Общества изучения истории отечественных спецслужб (Россия, г. Москва; ivolga54@gmail.com)

ОБ ОТЧУЖДЕНИИ ЗЕМЕЛЬ ПОД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В РУССКОМ ТУРКЕСТАНЕ

Аннотация. *Статья посвящена исследованию вопроса изъятия царской властью земель под железнодорожное строительство в Средней Азии. Законодательные документы доказательно свидетельствуют, что отчуждение земель осуществлялось на основании именных царских указов и материального возмещения изъятого из казны. Автор считает, что ускорение экономического развития региона при русской власти явилось главным условием цивилизационной модернизации жизни коренного населения дореволюционной Средней Азии.*

Ключевые слова: *Русский Туркестан, железнодорожное строительство, отчуждение земель, «туземное» население, царская власть*

Важнейшим условием экономического перерождения Средней Азии стало появление в регионе российских железных дорог. Они стали основой проникновения в Туркестан капиталистических отношений и качественно новой цивилизации.

О строительстве железных дорог в Средней Азии написано немало. В каждой из академических «историй» республик Средней Азии и Казахстана приводятся сведения по данному поводу¹. Проблеме железных дорог в Средней Азии посвятили параграф и современные российские авторитетные авторы². Однако одним из вопросов, не получившим должной научно-исследовательской рефлексии и нормативно-правового обеспечения, является предоставление земель под железнодорожное строительство в регионе.

Буржуазная историография писала, что эти земли захватывались царским правительством без согласия коренного населения Средней Азии, т.е. наносило удар по коренным основам его традиционной цивилизации. Сегодня этот мотив перепевают националистически ориентированные историки некоторых стран региона. Законодательные документы доказательно свидетельствуют об ином. Важно отметить, что изъятие земель под строительство железных дорог в царской России осуществлялось только на основании именных царских указов. В начале 1887 г. император Александр III издал указ об отчуждении частных земель и имущества под постройку Самаркандского участка Закаспийской военной железной дороги. В законе отмечалось, что изъятие земель под такое строительство надо осуществлять на основе имеющихся узаконений «об имуществах, отходящих из частного владения по распоряжению правительства»³.

В начале июня 1895 г. новый царь Николай II именованным указом разрешил отчуждать земли и имущества для устройства железнодорожной линии от Самарканда до Андижана Закаспийской железной дороги. Пояснялось, что владельцам отчуждаемых земель надо платить по существующим правилам, отчужденные земли описать и действовать на основании ст. 594 и 595 «Законов гражданских»⁴. Указанные статьи позволяли с «высочайшего соизволения» отчуждать частновладельческие имения в государственных интересах, но с материальным возмещением изъятых из казны⁵.

Приведенные нормативно-правовые акты свидетельствовали об изъятии земель без указания их площади: предполагалось, что ее определяют сами железнодорожные строители. Однако часто в такого рода документах указывались точные размеры отчуждаемых земель. В конце февраля 1897 г. последовал царский указ об отчуждении земель и других имущества, потребных для сооружения Ташкентской и Ново-Маргиланской ветвей Самарканд-Андижанской железнодорожной линии, а также подъездных шоссейных путей к станциям Джизак, Коканд и Ходжент той же дороги⁶. Отмечалось, что под строительство Ташкентской ветви отчуждалось до 843 десятин, Ново-Маргиланской — до 75 десятин, а для подъездных шоссейных путей к станциям Джизак,

¹ *История Киргизской ССР*. Т. 2. Фрунзе. 1986. С. 153-154; *История Узбекской ССР*. Т. 2. Ташкент. 1968. С. 60-62; *История Казахской ССР с древнейших времен до наших дней*. Т. 1. Алма-Ата. 1949. С. 360-361 и др.

² *Центральная Азия в составе Российской империи*. М.: Новое литературное обозрение. 2008. С. 143-145.

³ Именной, данный Военному Министру — Об отчуждении частных земель и имущества под постройку Самаркандского участка Закаспийской военной железной дороги. 26 января 1887 года. — *ПСЗРИ-3*. Т. 7. СПб. 1889. № 4189. С. 22.

⁴ Именной, Высочайший указ, данный министру путей сообщения — Об отчуждении земель и имущества для устройства железнодорожной линии от Самарканда до Андижана, Закаспийской железной дороги. 5 июня 1895 года. — *ПСЗРИ-3*. Т. 15. СПб. 1899. № 11791. С. 392.

⁵ Законы гражданские. — *Свод законов Российской империи*. Т. 10. СПб. 1900. С. 38.

⁶ Именной, Высочайший указ, данный Министру путей сообщения — Об отчуждении земель и других имущества, потребных для сооружения Ташкентской и Ново-Маргиланской ветвей Самарканд-Андижанской железнодорожной линии, а также подъездных шоссейных путей к станциям Джизак, Коканд и Ходжент той же железной дороги. 24 февраля 1897 года. — *ПСЗРИ-3*. Т. 17. СПб. 1900. № 13778. С. 84.

Коканд и Ходжент Закаспийской военной железной дороги – до 60 десятин. Подтверждалось, что изъятие земель должно производиться на основании ст. 594 и 595 «Законов гражданских». В мае того же года царским указом были изъяты из владений города Мерва и частных лиц в Закаспийской области до 160 десятин земли под устройство Мургабской ветви Закаспийской военной железной дороги¹.

В феврале 1900 г. Николай II издал указ о дополнительном отчуждении земельных участков для потребностей строительства Мургабской ветви Закаспийской железной дороги. Документ отмечал, что для этого от станции Мерв до Кушкинского поста требуется занять дополнительно до 257 десятин земли. Подчеркивалось, что это надо сделать на основании «общих узаконений об имуществах, отчуждаемых по распоряжению правительства»². Следует отметить, что указанная дорога к тому времени уже перестала быть военной, поскольку была передана из подчинения военного министерства в ведение министерства путей сообщения³.

Вышеприведенные отчуждения были относительно небольшими по площади. Однако когда правительство приступило к строительству железной дороги из Оренбурга в Ташкент, потребовалось значительное изъятие земель. На основании царского указа от 8 июня 1901 г. под него было отчуждено свыше 20 тыс. десятин⁴. Естественно, что за все земли казна заплатила их владельцам по установленным кадастровым тарифам. В 1908 г. для сооружения ширококолейной железнодорожной линии от станции Коканд до города Намангана Ферганской области было изъято у населения до 750 десятин⁵. В 1912 г. правительство приступило к сооружению Семиреченской железной дороги, и в конце мая того же года последовал царский указ об отчуждении для сооружения ширококолейной железнодорожной линии от станции Арысь Ташкентской железной дороги до города Пишпека Семиреченской области до 5 000 десятин земли с вознаграждением владельцев на основании ст. 594 и 595 «Законов гражданских»⁶. В июле 1913 г. был издан закон об отчуждении 465 десятин земли для сооружения в Ферганской области ширококолейных железнодорожных линий⁷.

Понимая цивилизационное значение железных дорог для развития всех сфер экономики, при организации Бухарской железной дороги, «Его Высочество

¹ Именной Высочайший указ, данный Военному министру – Об отчуждении земель под устройство Мургабской ветви Закаспийской военной железной дороги. 29 мая 1897 года. – *ПСЗРИ-3*. Т. 17. СПб. 1900. № 14174. С. 330.

² Именной, данный Военному министру – О дополнительном отчуждении земельных участков для потребностей Мургабской ветви Закаспийской железной дороги. 21 февраля 1900 года. – *ПСЗРИ-3*. Т. 20. Отд. 1. СПб. 1902. № 18177. С. 106.

³ Высочайшее повеление, объявленное Министром 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.

⁴ Именной, Высочайший указ, данный Министру путей сообщения – Об отчуждении земель и имуществ, потребных для сооружения Оренбургско-Ташкентской железной дороги. 8 июня 1901 года. – *ПСЗРИ-3*. Т. 21. Отд. 1. СПб. 1903. № 20308. С. 599.

⁵ Именной, Высочайший указ, данный Сенату – Об отчуждении земли для сооружения ширококолейной железнодорожной линии от станции «Коканд» до города Намангана, Ферганской области. 14 июля 1908 года. – *ПСЗРИ-3*. Т. 28. Отд. 1. СПб. 1911. № 30818. С. 514.

⁶ Именной, Высочайший указ, данный Сенату – Об отчуждении земли для сооружения ширококолейной железнодорожной линии общего пользования от станции Арысь, Ташкентской железной дороги до города Пишпека, Семиреченской области. 28 мая 1912 года. – *ПСЗРИ-3*. Т. 32. Отд. 1. СПб. 1915. № 37142. С. 486.

⁷ Именной, Высочайший указ, данный Сенату – Об отчуждении земли для сооружения в Ферганской области ширококолейных железнодорожных линий. 12 июля 1913 года. – *ПСЗРИ-3*. Т. 33. Отд. 1. СПб. 1916. № 39885. С. 814.

Эмир выразил согласие даровать безвозмездно необходимые для проведения линий земли, в количестве 6 000 десятин, и принять на себя в случае образования общества Бухарской железной дороги одну четвертую часть расходов, могущих потребоваться от империалистического правительства по гарантии выпускаемых означенным обществом облигаций»¹.

В течение четверти века Закаспийская железная дорога была единственной магистралью во всем Туркестане. Рубеж XIX–XX вв. ознаменовался началом строительства Оренбургско-Ташкентской железной дороги. В апреле 1904 г. она была соединена с Оренбургской ветвью Самаро-Златоустовской магистрали под общим названием Ташкентской железной дороги². Однако в полное действие дорога вступила только в 1906 г., поскольку на ее окончание, особенно в южной части, не хватало средств, что требовало от государственной казны дополнительного финансирования³.

Железные дороги послужили толчком к цивилизационному преобразованию экономики Средней Азии, т.к. они способствовали ускоренному превращению натурального хозяйства в товарно-денежное, приобщению Средней Азии к российской капиталистической экономике. В 1891 г. из региона по Закаспийской военной железной дороге в Европейскую Россию было вывезено грузов объемом 4 497 тыс. пудов, а в 1892 г. – 4 718 тыс. пудов. Влияние Закаспийской железной дороги было не менее значимым для роста ввоза в Среднюю Азию российских товаров. С 670 тыс. пудов за 1891 г. ввоз уже к 1898 г. достигает 1 млн пудов, а к 1903 г. – 1 млн 300 тыс. пудов. С постройкой Ташкентской железной дороги объемы перевозимых грузов из Средней Азии в Россию еще более возросли.

Как отмечалось, железные дороги в царской России строились за счет государственных средств, что обходилось казне в огромные суммы. В июне 1905 г. на объединенном заседании правительства и Государственного совета были разработаны и узаконены меры по привлечению частных капиталов в дело железнодорожного строительства в России⁴. Принятый закон распространялся и на сооружение магистралей в Средней Азии. Следует отметить, что перед революцией 1917 г. протяженность железнодорожных линий в регионе составляла 5 284,5 км. Из них были 2 казенные железные дороги: Ташкентская – от Оренбурга до Ташкента протяженностью в 1 852 км и Среднеазиатская – 2 568,8 км; а также 3 частные железные дороги: Ферганская – протяженностью в 273 км, Бухарская – 450 км и Семиреченская – 79,1 км. Кроме того, в Ферганской долине было 60,8 км частных подъездных путей к хлопкоочистительным и маслобойным заводам.

Весной 1907 г. на имя министра торговли и промышленности была подана декларация влиятельной группы московских мануфактуристов товари-

¹ Обзор деятельности второго департамента Государственного совета по рассмотрению дел о частных железных дорогах за время с 1906 по 1913 гг. СПб. 1914. С. 253-254.

² Высочайшее повеление, объявленное Министром путей сообщения – О соединении Оренбургской ветви Самаро-Златоустовской железной дороги с Оренбургско-Ташкентской железной дорогой под общим названием «Ташкентской железной дороги». 16 апреля 1904 года. – *ПСЗРИ-3*. Т. 24. Отд. 1. СПб. 1907. № 24373. С. 356.

³ Высочайше утвержденный, одобренный Государственным Советом и Государственной Думой Закон – Об отпуске из государственного казначейства средств на покрытие перерасходов по постройке Вологда-Вятской, южной части Оренбург-Ташкентской и Улуханлу-Джульфинской железных дорог. 21 июня 1910 года. – *ПСЗРИ-3*. Т. 30. Отд. 1. СПб. 1913. № 33862. С. 827.

⁴ Высочайше утвержденное Положение Соединенного присутствия Комитета министров и Департамента Государственной экономии Государственного совета – О мерах к привлечению частных капиталов в дело железнодорожного строительства в России. 10 июня 1905 года. – *ПСЗРИ-3*. Т. 25. Отд. 1. СПб. 1908. № 26385. С. 447-448.

шеств «Эмиль Циндель», Викулы Морозова, Н. Полушина, И. Коновалова, Ярославской большой мануфактуры, Альберта Гюбнеро и др., желавших участвовать в железнодорожном строительстве. «Бесспорно, ресурсы казны ввиду событий последних лет, крайне истощены, — отмечалось в декларации, — но, с другой стороны, нельзя откладывать в дальний ящик столь важный вопрос, а посему необходимо привлечение к этому делу частной инициативы и капиталов»¹. Руководствуясь законом от 10 июня 1905 г., правительство пошло навстречу этой группе предпринимателей. Следуя соответствующим государственным установлениям, она составила устав акционерного общества по строительству железной дороги между Кокандом и Наманганом, который получил законодательное утверждение в апреле 1910 г.² В итоге в 1912 г. открылось движение по частной линии Коканд — Наманган протяженностью в 89,6 км. В июле 1913 г. был издан закон о предоставлении обществу Коканд-Наманганской железной дороги правительственного разрешения на сооружение новых магистральных линий³. К началу октября 1917 г. общая протяженность частных железных дорог в Туркестане достигла 863 км.

Определяющую роль в частном железнодорожном строительстве в Средней Азии сыграли акционерные железнодорожные общества, финансируемые банковским капиталом. В этом отношении наиболее значительный вклад в сооружение частных стальных магистралей в Туркестане внес Русско-Азиатский банк, учрежденный в июне 1910 г. Он возник на базе слияния Русско-Китайского и Северного банков с новым уставом. Общий капитал банка устанавливался в 35 000 000 руб. Банку разрешалось выпускать акции, 1/4 которых оставалась у учредителей. Закон отмечал, что Русско-Азиатскому банку разрешается приобретать недвижимое имущество в Туркестанском крае⁴.

Особенно большое внимание правительство уделяло строительству железной дороги в сторону Семиреченского региона, важного как в экономическом, так и военно-стратегическом отношении (как граничащего с Китаем). Решить эту задачу предполагалось посредством широкого привлечения именно частного капитала. В конце мая 1912 г. был утвержден Устав Семиреченской железной дороги⁵. Государство обеспечивало надзор за деятельностью частных железных дорог в Средней Азии. Так, в начале августа 1913 г. была учреждена Инспекция по наблюдению за строительством Семиреченской железной дороги⁶. Однако несмотря на то что частное российское железнодорожное строительство в

¹ Труды хлопкового комитета при М.З. Т. III. СПб. 1911.

² См.: Высочайше утвержденное Положение Второго департамента Государственного совета — Об утверждении нового Устава общества Кокандо-Наманганской железной дороги. 13 апреля 1910 года. — *ПСЗРИ-3*. Т. 30. Отд. 1. СПб. 1913. № 33356. С. 508; Высочайше утвержденный Устав общества Коканд-Наманганской железной дороги. 13 апреля 1910 года. — *ПСЗРИ-3*. Т. 30. Отд. 1. СПб. 1913. № 3357. С. 509-528.

³ Высочайше утвержденное Положение Второго департамента Государственного совета — О предоставлении обществу Коканд-Наманганской железной дороги сооружения новых линий и об обращении подъездного пути частного пользования Чин-абад — Андижан в путь общего пользования и об утверждении дополнения к Уставу общества Коканд-Наманганской железной дороги и условий эксплуатации подъездного пути Чин-абад — Андижан. 12 июля 1913 года. — *ПСЗРИ-3*. Т. 33. Отд. 1. СПб. 1916. № 39888. С. 839-848.

⁴ Высочайше утвержденное Положение Совета министров — Об учреждении акционерного коммерческого банка под наименованием «Русско-Азиатский банк». 14 июня 1910 года. — *ПСЗРИ-3*. Т. 30. Отд. 1. СПб. 1913. № 33788. С. 789.

⁵ Высочайше утвержденный Устав Семиреченской железной дороги. 28 мая 1912 года. — *ПСЗРИ-3*. Т. 32. Отд. 1. СПб. 1915. № 37154. С. 524-545.

⁶ Высочайше утвержденное Положение Совета Министров — Об утверждении временного штата Инспекции за постройкой Обществом Семиреченской железной дороги железнодорожной линии Арысь-Пишпек. 2 августа 1913 года. — *ПСЗРИ-3*. Т. 33. Отд. 1. СПб. 1916. № 40041. С. 1019.

Средней Азии получило определенное развитие, оно так и не стало решающим фактором в формировании магистральной инфраструктуры. Ее становым хребтом оставались государственные железные дороги.

Таким образом, строительство российских железнодорожных коммуникаций в Средней Азии имело огромное значение — как военно-стратегическое, так и экономическое. Представляется очевидным, что ускорение экономического развития региона при русской власти явилось главным условием цивилизационной модернизации жизни коренного населения дореволюционной Средней Азии.

VOLKOV Ivan Vasil'evich, Cand.Sci. (Pol.Sci.), Associate Professor, Scientific Secretary of the Society for Studying Domestic Special Services History (Moscow, Russia; ivolga54@gmail.com)

ON ALIENATION OF LAND FOR RAILWAY CONSTRUCTION IN RUSSIAN TURKESTAN

Abstract. *The article is devoted to the study of the issue of seizure of land by the tsarist government for railway construction in Central Asia. Legislative documents prove that the alienation of land was carried out on the base of nominal royal decrees and material compensation withdrawn from the treasury. The author believes that the acceleration of the region's economic development under the Russian government was the main condition for the civilizational modernization of the life of the indigenous population of pre-revolutionary Central Asia.*

Keywords: *Russian Turkestan, railway construction, alienation of land, native population, royal power*