

1. Кожевина, М.А. Милицейское образование в Советской России: организация и правовое регулирование (1918–1991 гг.) : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01 / М.А. Кожевина. – М. : Моск. ун-т МВД России, 2005. – 56 с.
2. Шамаров, В.М. Кадровая работа в милиции НКВД РСФСР (правовые и организационные основы) / В.М. Шамаров. – М. : Акад. упр. МВД РФ, 1997. – 96 с.
3. Очерки истории милиции Белорусской ССР, 1917–1987. – Минск : Беларусь, 1987. – 535 с.
4. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 37. Оп. 3. Д. 10. Л. 2.
5. Щёткин, С.В. Милиция на Южном Урале в 1921–1928 гг. : автореф. дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / С.В. Щёткин ; Челяб. гос. ун-т. – Челябинск, 2002. – 23 с.
6. Колемасов, В.Н. Организация профессиональной подготовки сотрудников милиции России в 1920-е годы / В.Н. Колемасов // Новый юрид. журнал. – 2012. – № 2. – С. 175–179.
7. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 17. Л. 40.
8. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 19. Л. 22–39.
9. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 10. Л. 2.
10. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 10. Л. 47–50.
11. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 10. Л. 50–54.
12. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 17. Л. 40.
13. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 17. Л. 25.
14. Хадыка, П.М. Записки солдата / П.М. Хадыка. – Минск : Беларусь, 1971. – 44 с.
15. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 28. Л. 163–164.
16. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 24. Л. 254–256.
17. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 28. Л. 68.
18. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 28. Л. 229.
19. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 28. Л. 227.
20. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 28. Л. 234.
21. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 28. Л. 280.
22. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 28. Л. 163–164.

Дата поступления в редакцию: 05.08.16

S.F. Lapanovich, Candidate of Historical Sciences, Assistant Professor, Senior Lecturer at the Department of Theory and History of State and Law of the Academy of the MIA of the Republic of Belarus

CREATION AND ACTIVITIES OF THE MILITIA SCHOOL IN THE CITY OF MINSK IN THE FIRST HALF OF 20s. OF THE XX CENTURY

The second part of the article is devoted to the circumstances of creation and to the initial period of activity of the school of militia in the city of Minsk from 1922 to 1925, when it was named after V.M. Frunze and is based on the analysis of theses research, scientific publications in journals, as well as on the study of the archival materials.

Keywords: history of the soviet militia, prewar period, staff policy, militia education, officer leadership training course, school of militia, educational process.

УДК 351.742

А.И. Мурашко, кандидат исторических наук, заместитель начальника кафедры теории и истории государства и права Академии МВД Республики Беларусь
(e-mail: mourashko@tut.by)

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПАСПОРТНОГО КОНТРОЛЯ ЧИНАМИ ЖАНДАРМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПОЛИЦИИ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

Рассматриваются малоизученные в отечественной историографии вопросы деятельности подразделений жандармской железнодорожной полиции по обеспечению паспортного контроля на объектах железнодорожного транспорта Российской империи во второй половине XIX – начале XX в.

Ключевые слова: Российская империя, железная дорога, жандармерия, железнодорожные жандармы, паспорт, паспортный контроль.

В историографии вопросам, связанным с зарождением и развитием паспортной системы и паспортного контроля в Российской империи, посвящен ряд научных исследований. Данной про-

блематикой занимались советские и российские исследователи Г.С. Кусков [1], Т.И. Желудкова, А.Н. Хоботов, М.И. Сизиков, Л.Н. Рябчикова [2–4], А.А. Кыров [5], Т.Б. Николаева [6], М.В. Мартыненко [7], А.Ю. Тарасов [8] и др. В исследованиях учеными рассматривались в целом сложившаяся паспортная система Российской империи и ее правовое регулирование. В то же время аспектам, связанным с использованием потенциала паспортной системы, для обеспечения государственной и общественной безопасности, борьбы с преступностью, укрепления обороноспособности государства, внимание практически не уделялось. Таким образом, в рамках данной темы исследование функций жандармской железнодорожной полиции по обеспечению паспортного режима на объектах железнодорожного транспорта является актуальным.

В Российской империи в 30-х гг. XIX в. начинается строительство железных дорог общего пользования. В 1836 г. осуществляется строительство Царскосельской железной дороги [9, с. 36]. К 1861 г. было построено и сдано в эксплуатацию более 1,5 тыс. км железных дорог [9, с. 313–320]. Продолжалось строительство Петербурго-Варшавской, Московско-Нижегородской, Московско-Орловской, Орловско-Динабург-Либавской железных дорог общей протяженностью около 4 тыс. км [9, с. 79].

Активное развитие железнодорожного транспорта в Российской империи вызвало необходимость привлечения к строительным работам значительного количества людей: в 1845 г. на строительстве Петербурго-Московской (Николаевской) железной дороги по данным полицейского управления этой дороги было задействовано 50 719 рабочих, в 1846 г. – 63 000 человек [10, с. 101]. Основную рабочую силу, как правило, составляли крестьяне, иногда привлекались и солдаты. В этой связи на чинов жандармской полиции возлагались обязанности по обеспечению паспортного контроля за населением, задействованным на строительстве, и обслуживанию объектов железнодорожного транспорта. Так, обязанности железнодорожных жандармов были впервые закреплены в Положении о полицейских управлениях Санкт-Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог, утвержденном императором Александром II в 1861 г. [11, с. 195–196].

Само формирование паспортной системы в Российской империи началось в первой половине XVIII в. при Петре I и ко времени строительства первых железнодорожных линий в первой половине XIX в. получило уже определенную правовую регламентацию.

Устав о паспортах и беглых, создающий определенный паспортный режим в Российской империи, был принят в 1833 г., и в нем отмечалось, что «Никто не может отлучиться от места своего постоянного жительства без узаконенного вида или паспорта» [12, с. 3]. За нарушение указанной нормы Уложением о наказаниях были предусмотрены различные виды ответственности: денежные взыскания от 5 копеек за сутки до 5 рублей, арест от 3 до 7 суток, общественные крестьянские работы продолжительностью 6 дней, 2 или 3 недели, наказание розгами и др. [13, с. 327–329].

Паспорта могли быть бессрочными и срочными. Первые выдавались «чиновникам, причисленным к герольдии и уволенным от службы», их вдовам и дочерям, а также отслужившим «низшим сухопутным и морским чинам и женам их». Представители всех остальных сословий получали срочные паспорта. Каждое сословие имело свои особые виды или паспорта. Кроме того, в Уставе закреплялось дискриминационное положение некоторых народностей, представителей отдельных религиозных течений.

В свою очередь, для лиц наемного труда, мещан и крестьян предусматривалось три вида документов: простые письменные виды; билеты, облагаемые сбором; печатные плакатные паспорта. Простые письменные виды выдавались крестьянам для найма на работу в своем уезде и на расстоянии от места их постоянного жительства не далее 30 верст. Их выдача осуществлялась волостными правлениями, помещиками, старостами [12, с. 23–24].

Билеты, облагаемые гербовым сбором, выдавались для выезда далее 30 верст от места постоянного жительства и на срок менее полугода: месячные (на гербовой бумаге стоимостью 15 копеек), двухмесячные (30 копеек) и трехмесячные (60 копеек) [12, с. 24–27].

Печатные плакатные паспорта выдавались для работы на расстоянии далее 30 верст и на срок свыше полугода и устанавливались четырех видов: полугодовые, годовые, двухгодовые и трехгодовые. За получение документа необходимо было заплатить от 85 копеек (полугодовой паспорт) до 4 рублей 35 копеек (трехгодовой паспорт). Паспорта и билеты выдавались городскими думами, ратушами, магистратами, уездными казначействами, удельным приказом, волостными правлениями [12, с. 29–37].

В паспортах указывались имя предьявителя, пол, место жительства и работы, должность, приметы, срок действия. Паспорта предьявлялись по требованию органов власти во время переезда из одной губернии в другую, на заставах и у шлагбаумов, а по прибытии на место – полиции.

Деятельность железнодорожных жандармов, выполнявших функции политической и общей полиции, в период строительства железных дорог по осуществлению паспортного контроля заключалась в выявлении бродяг, беглых лиц и дезертиров на объектах железнодорожного транспорта и в пределах полосы отчуждения. Выявленных бродяг, беглых и дезертиров для дальнейшего разбирательства железнодорожные жандармы передавали местным органам общей полиции. В то же время жандармы были наделены правом представления отсрочки до четырех месяцев лицам, имеющим просроченные удостоверяющие документы.

Отмена крепостного права в 1861 г., получение крестьянами личной свободы обусловили необходимость реформирования паспортной системы. Так, 3 июня 1894 г. было утверждено Положение о видах на жительство, в соответствии с которым вводились виды на жительство: паспортная книжка (срочная, бессрочная), паспорт, бесплатный билет на отлучку. Вид на жительство служил удостоверением личности, предоставляющим право на отлучку из места постоянного жительства в тех случаях, когда это требовало разрешения.

Местом постоянного жительства, как и по старому закону, для сословий неподатных дворян, почетных граждан, купцов и разночинцев признавалось место, где каждый имел оседлость и домашнее хозяйство по службе, занятиям и недвижимому имуществу; для сословий податных мещан, ремесленников, крестьян – город, посад, сельское общество или волость, где они были приписаны. Крестьяне и мещане по закону были искусственно привязаны к месту приписки и в случае неплатежа или несвоевременного платежа сословных повинностей могли потерять право на паспорт и на свободу передвижения [4, с. 91].

Подданные не обязаны были иметь вид на жительство в месте постоянного жительства и даже при отлучках в пределах того уезда, где они находились, а за пределами уезда – не далее 50 верст от него, если отлучка продолжалась не более 6 месяцев. Допуская возможность обходиться в некоторых случаях без какого бы то ни было вида на жительство, в отличие от старого новый закон не считал неимение такового за уголовное преступление.

При обнаружении лица, проживающего без установленного вида, полиция (если это лицо могло доказать свою личность) выдавала ему свидетельство на срок до 6 месяцев для получения нового вида на жительство, а по его истечении – особое удостоверение для отбытия в семидневный срок в место постоянного жительства. После чего применялась высылка, которая производилась соответственно званию или состоянию высылаемого на основе особой инструкции, утвержденной Министром внутренних дел. Данные обязанности возлагались также на чинов жандармской железнодорожной полиции [14, с. 446–450].

В обязанности жандармской железнодорожной полиции в 80-х гг. XIX в. добавились задачи по обязательной регистрации всех служащих железных дорог и лиц, проживающих в полосе отчуждения. При определении на работу на железную дорогу кандидат должен был явиться в отделение железнодорожной полиции для проверки его личности, правильности внесенных сведений в паспорт и наведения справок о его политической и нравственной благонадежности, судимости. Если паспортные данные соответствовали действительности и имелись положительные справки о благонадежности, в паспорт кандидата ставилась отметка о прописке, после чего он мог быть зачислен на железнодорожную службу. Сведения о данном лице вносились в канцелярии отделения жандармского полицейского управления в журнал либо картотеку. О каждом служащем собиралась определенная информация: когда прибыл и откуда, фамилия, имя, отчество, звание, семейное положение, члены семьи, год рождения, вероисповедание, занимаемая должность при поступлении и последовавшие в служебном положении перемены, по какому виду на жительство живет и кем он выдан, когда и за каким номером, когда оканчивается срок вида на жительство, где проживает, когда выбыл и куда. Кроме того, вносились и дополнительные сведения с указанием на благонадежность лица и другие примечания. В городах, где имелись адресные столы, железнодорожные жандармы передавали им собранные сведения. В случае получения чинами железнодорожной полиции сведений о политической неблагонадежности принимаемого на службу кандидата, такое лицо не регистрировалось и автоматически не принималось на работу, либо его увольняли с железной дороги. При получении компрометирующих сведений о нравственной благонадежности кандидата лицо регистрировалось, а сведения конфиденциально передавались нанимателю. За таким лицом, если оно принималось на службу, жандармами устанавливалось особо тщательное наблюдение [14, с. 484–486]. Все временно или постоянно проживающие лица в полосе отчуждения также должны были являться в органы железнодорожной жандармерии для регистрации прописки [14, с. 489].

Информация о зарегистрированных железнодорожных служащих и лицах, проживающих в полосе отчуждения, железнодорожными жандармами использовалась в оперативно-служебной деятельности. Так, при получении от Департамента полиции циркуляров о розыске лиц в первую очередь железнодорожные жандармы осуществляли сверку с имеющимися паспортными книгами на предмет их выявления.

Особое внимание при осуществлении паспортного контроля на объектах железнодорожного транспорта жандармами уделялось лицам инородного происхождения. Так, например, после польского восстания 1863 г. вводился запрет на прием на железнодорожную службу в Северо-Западном крае лиц польского происхождения. На практике данное правило часто распространялось и на лиц католического вероисповедания, а их выявление вменялось в обязанности железнодорожных жандармов. Уже в 1905 г. вносятся изменения в указанные правила, и данные нормы применяются только при назначении на должности начальников, директоров, управляющих железными дорогами, их заместителей, начальников служб движения и всех железнодорожных агентов, имеющих доступ к сведениям по мобилизации и передвижению воинских частей [14, с. 493–496].

Также запрещалось принимать на железнодорожную службу евреев, кроме имеющих ученые степени доктора, магистра, кандидата или окончивших курс наук с дипломом первой степени доктора медицины и хирургии или доктора медицины, дипломом на звание лекаря (им могли занимать должности по лечебной части), степенью инженера-технолога. Им предоставлялось право государственной службы только по технической части.

С учетом того, что со временем объекты железнодорожного транспорта стали приобретать важное стратегическое значение в плане обеспечения государственной, военной, экономической безопасности в 1892 г. Министром путей сообщения принимается распоряжение о запрете приема на железнодорожную службу иностранных подданных. К 1 сентября 1892 г. все иностранцы должны были быть уволены со службы и впредь на службу не приниматься. Контроль за выполнением этого распоряжения также возлагался на жандармские полицейские управления железных дорог [14, с. 499].

Развитие железнодорожного транспорта способствовало увеличению внутренних миграционных потоков населения Российской империи. В конце XIX – начале XX в. переселенческое движение приобрело массовый характер. Значительная часть населения мигрировала самовольно, без получения разрешения местных властей, что вызывало у последних необходимость обратиться на эту проблему особое внимание. Так, Минский губернатор в 1897 г. в секретном обращении к начальнику Минского отделения Московско-Брестского жандармского полицейского управления железных дорог отмечал, что сельское население Минской губернии самовольно переселяется в Сибирь, при этом значительная часть пользуется железнодорожным транспортом, и просил предпринять все возможные меры по недопущению самовольного переселенческого движения [15]. Обязанности железнодорожных жандармов в этой сфере деятельности заключались в надзоре за правильной организацией движения переселенцев; наличием у переселенцев разрешений от местных властей и паспортов; принятии мер, направленных на недопущение передвижения населения без соответствующего разрешения государственных органов.

В период Первой мировой войны у железнодорожных жандармов появились новые задачи. Железнодорожная полиция информировалась о способах и методах проведения шпионажа и совершения диверсионных актов со стороны иностранных разведок на объектах железнодорожного транспорта. В данной сфере деятельности спецслужб она оказывала посильную помощь в выявлении и пресечении разведывательной деятельности шпионов. Так, в мае 1916 г. Главное управление Генерального штаба информировало Министерство внутренних дел о том, что германская разведка для засылки своих агентов в тыл Российской империи снабжает их шведскими паспортами. Для выявления таких лиц жандармским подразделениям было указано на необходимость усиления наблюдения за подданными, имеющими шведские паспорта [16, с. 288].

Таким образом, используя возможности паспортной системы, существовавшей в Российской империи в XIX – начале XX в., жандармская полиция обеспечивала общественную и государственную безопасность на объектах железнодорожного транспорта, содействовала реализации фискальных функций государства, контролировала миграционные процессы, оказывала содействие в борьбе с шпионажем в годы Первой мировой войны.

1. Кусков, Г.С. Использование возможностей паспортной системы в борьбе с уголовной преступностью / Г.С. Кусков // Тр. Высш. шк. МООП СССР. – 1968. – Вып. 21. – С. 114–120.

2. Желудкова, Т.И. Из истории паспортной системы в СССР (1917–1974 гг.) : учеб. пособие / Т.И. Желудкова, А.Н. Хоботов. – М. : Акад. МВД России, 1992. – 68 с.
3. Сизиков, М.И. Пашпорт, адресный билет, вид на жительство (Развитие паспортной системы в самодержавной России) / М.И. Сизиков, А.Н. Хоботов // Закон и право. – 2000. – № 1. – С. 52–55.
4. Хоботов, А.Н. Развитие паспортной системы дореволюционной России / А.Н. Хоботов, Л.Н. Рябчикова // История органов внутренних дел России. – М., 2003. – Вып. 7. – С. 87–97.
5. Кыров, А.А. История паспортной системы в России и ее юридическое значение / А.А. Кыров // Социальные проблемы права : сб. ст. – М. : Изд-во МГСУ, 2002. – Вып. 3. – С. 32–75.
6. Николаева, Т.Б. Паспортная система России: формирование и механизм функционирования во второй половине XVII – начале XX в. (историко-правовой анализ) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Т.Б. Николаева. – Н. Новгород, 2003. – 24 с.
7. Мартыненко, М.В. Историко-правовой анализ паспортной системы России / М.В. Мартыненко // Право и политика: история и современность : материалы Междунар. науч. конф., сент. 2005 г. – Омск : Изд-во Ом. акад. МВД России, 2006. – С. 217–220.
8. Тарасов, А.Ю. Особенности развития паспортной системы и паспортного режима в Российской Империи в первой половине XIX века / А.Ю. Тарасова // Вестн. Моск. ун-та МВД России. – 2013. – № 9. – С. 11–15.
9. История железнодорожного транспорта России : в 2 т. / С.В. Амелин [и др.] ; под общ. ред. Е.Я. Крашкоровского, М.М. Уздина. – СПб. : Иван Федоров, 1994. – Т. 1 : 1836–1917 гг. – 336 с.
10. Уродков, С.А. Петербурго-Московская железная дорога. История строительства / С.А. Уродков. – Л. : Изд-во ЛГУ им. А.А. Жданова, 1951. – 160 с.
11. Полное собрание законов Российской империи: Собрание второе : [с 12 декабря 1825 г. по 28 февраля 1881 г.] : в 55 т. – СПб. : Тип. Второго отд. Собств. Е.И.В. Канцелярии, 1830–1885. – Т. 36, отд. 2: 1861–1863. – 673 с.
12. Свод законов Российской империи : в 15 т. – Т. 14. – СПб. : Тип. Второго отд. Собств. Е.И.В. Канцелярии, 1857. – 909 с.
13. Свод законов Российской империи : в 15 т. – Т. 15. – СПб. : Тип. Второго отд. Собств. Е.И.В. Канцелярии, 1857. – 964 с.
14. Обязанности жандармской железнодорожной полиции. По жандармско-полицейской части / сост. Л. Тимофеев. – 2-е изд. – СПб. : Типогр. МВД, 1912. – 1195 с.
15. Государственный архив Российской Федерации. – Ф. 77. Оп. 3. Д. 2. Л. 37.
16. Греков, Н.В. Русская контрразведка в 1905–1917 гг.: шпиономания и реальные проблемы / Н.В. Греков. – М. : Моск. обществ. науч. фонд : Изд. центр науч. и учеб. программ, 1999. – 356 с.

Дата поступления в редакцию: 10.02.17

A.I. Murashka, Candidate of Historical Sciences, Deputy Head of the Department of Theory and History of State and Law of the Academy of the MIA of the Republic of Belarus

PROVIDING PASSPORT CONTROL OFFICIALS OF THE GENDARMERIE RAILWAY POLICE ON THE RAILWAY TRANSPORT OF THE RUSSIAN EMPIRE

The article considers poorly studied in the national historiography questions of the activities of the gendarmerie units of the railway police to ensure passport control on objects of railway transport of the Russian Empire in the second half of XIX – early XX centuries.

Keywords: Russian Empire, the railroad, the gendarmerie, the railway police, passport, passport control.