

УДК 94(476) "1918/1923"

**СТАНОВЛЕНИЕ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ТАМОЖЕННЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ
ДРИССЕНСКОГО УЕЗДА (1 МАЯ 1918 г. – 1 ИЮЛЯ 1923 г.)****А. А. БЕЛЯЕВ***(Представлено: канд. ист. наук, доц. Е. В. СУМКО)*

Рассматриваются процесс появления и функционирования таможенных учреждений на территории Дриссенского уезда, положение и основные занятия таможенников, процесс и причины перенесения таможенного центра из Дриссы в Бигосово, о приказах, регулирующих деятельность таможенных учреждений Дриссенского уезда, а также об экспорте и импорте через таможенные учреждения Дриссенского уезда.

Статья написана на основе архивных документов, которые до этого не были введены в научный оборот.

Дриссенский таможенный надзор (тамнадзор) № 5 был создан 1 мая 1918 г. и первоначально занимал территорию от станции Польша, находящийся на Петроградской железной дороге и до местечка Освея. Тамнадзор №5 входил в состав Невельского таможенного района и его основной функцией была разведывательная, т.е. исследование и контроль пунктов на демаркационной линии, по которым проходило массовое движение пассажирских и беженских потоков. Кроме того, в компетенцию Тамнадзора №5 входило наблюдение за пропуском беженцев, пассажиров и их багажа, а также борьба с контрабандой и сбор пошлин [7, с. 99; 8, с. 60]. В январе 1920 г. в результате польской наступательной операции весь состав тамнадзора попал в плен. Однако уже 14 июля 1920 г. Дриссенский тамнадзор №5 был восстановлен. 23 января 1922 г. деятельность Дриссенского тамнадзора №5 активизировалась в результате соглашения с Латвией на движение поездов по железнодорожной линии между Ригой и Орлом [9, л. 29-31].

В начале 1922 г. район Дриссенского тамнадзора №5 находился от деревни Петровщина до деревни Новое Село по Латвийской границе и от Нового Села по реке Западная Двина и до деревни Рубаново по польской границе. Общая протяженность тамнадзора была 100 верст. На начало 1922 г. в тамнадзор №5 входили следующие таможенные посты (тампосты): тампункт (таможенный пункт) на станции г. Дрисса (Дриссенский тамнадзор №5 и в последствии Дриссенская таможня; тампункт на станции Бигосово); Замошанский тампост; Росицкий тампост; Юльяновский тампост; Новосельский тампост; тампост Тинковичи; Тампост города Дрисса; Вольнецкий тампост и Дисно-Николаевский тампост [9, л.6-10; л. 101; 2, л.149; л.196].

Основными занятиями сотрудников таможни (за исключением борьбы с контрабандой) были: обслуживание поездов и перегрузка товаров на границе с Латвией и Польшей; дежурство на станции; обход и разведка в окрестностях того или иного тампункта, города, дорог, деревень и т.д.; досмотр и подсчет материалов, сплавляемых в Латвию государственными предприятиями, а также досмотр багажа сплавщиков-рабочих (этим занимался только Новосельский тампост); досмотр и подсчет, а также выпуск караванов в Латвию; пропуск пассажиров за границу [2, лл.14-15, 24-25, л. 67; 1, лл.165, 167, 170].

Основные проблемы сотрудников таможенных учреждений Дриссенского уезда в рассматриваемый период были следующими: недостаточное финансирование и материально обеспечение (например, отсутствие зимой теплой одежды и обуви, а летом-непромокаемых плащей); у тампостов возникали осложнения с местными властями, которые не всегда оказывали им поддержку; отсутствие квартир у сотрудников; в некоторых тампостах отсутствовала телефонная и почтовая связь, лодки для переправы через реку; проблемы с оружием и отсутствием учета оружия (имели место быть случаи, когда в тампостах оружие, возвращалось в плохом состоянии, либо просто не возвращалось на место) [2, лл.14, 35-36, 46, 135; 9, лл.105-110, 121-123; 4, л.11].

В середине мая 1923 г. таможенный центр Дриссенского уезда был перенесен со станции г. Дрисса на ст. Бигосово. Это было следствием ряда причин: на ст. Бигосово помещалось отделение таможни и сосредотачивалась досмотровая служба по пропуску и досмотру поездов, грузов и пассажиров; Бигосовский тампост располагался на железнодорожной магистрали, которая соединяла юг РСФСР и такие латвийские города, как Рига и Либава; основная борьба с контрабандой происходила на той железнодорожной магистрали, которая соединяла ст. Бигосово и г. Дрисса. Однако существовали проблемы и на самой станции, которые нужно было решить, чтобы переехать на ст. Бигосово. Проблем было несколько: на ст. Бигосово очень незначительное количество помещений, вся работа проводится под открытым небом. Единственное помещение – небольшой ветхий барак, который уже тогда был предназначен для сноса, и у которого протекала крыша. Для хранения конфискованных товаров предоставлен кузов товарного вагона, который находится рядом с баракком. На станции отсутствовали квартиры для проживания

сотрудников; а также серьезную проблему представлял ландшафт – лесистая и покрытая оврагами местность. Сотрудникам, чтобы проследить контрабанду приходилось находиться в засаде в неблагоприятных условиях по несколько суток, а также в наблюдении за местным населением, которое помогало контрабандистам [9, лл. 105-110, 121-123].

В Дриссенской (Бигосовской) таможни существовала книга приказов, в которой фиксировались нормативные документы, которые регулировали положение в данном таможенном учреждении. 14 марта 1921 г. был принят приказ № 15, который регулировал пропуск возвращающихся из-за границы русских рабочих и эмигрантов. Согласно данному приказу, им разрешалось провести с собой без оплаты таможенными сборами не свыше 10 пудов на каждого члена семьи [5, л. 6, 7].

Прием и сдачу провозимых из-за границы товаров регулировал приказ №8 от 10 января 1922 г. Например, закупленные за границей грузы для государственных учреждений, подробному досмотру в пограничных таможенных пунктах не подлежали (за исключением наружной проверки транспорта и таможенных пломб). Кроме того, если в таможенном пункте имелся представитель государственного учреждения, уполномоченный на получение груза, то таможенные сотрудники не имели права досматривать заграничный груз [3, л.5-8].

Необходимо отметить, что основные товары, которые вывозились из РСФСР в страны Западной Европы были следующие: пшеничная мука, какао, сгущенное молоко, рис, бобы, овес, лен, лесоматериалы, рожь, вина, ячмень, гречиха, просо, куриные яйца, кальцинированная сода, щетина и пушнина. Основу импорта составляли: медикаменты, борная кислота, консервы, рис, рожь, стекла и оправа для очков, состав для чистки металлов, селдь и каменный уголь, автомобильные части [2, Л.135; 9, Л.6-10; Л.29-31; Л.121-123; Л.133-134].

13 января 1922 г. вышел приказ №11, который предусматривал санкции в отношении капитанов судов и старших кондукторов за определенные нарушения (например, за отход транспорта от таможни без надлежащего разрешения или за самовольный причал к берегу без надлежащего разрешения) [3, л.9-13].

14 августа 1922 г. был принят приказ № 123, по которому лица, которые возглавляли поста, несли личную ответственность за выдачу и возврат оружия и патронов для проведения операций, а в случае утери сотрудником оружия, последнего отдавали ревтрибуналу [4, л.11].

22 декабря 1922 г. вышел приказ № 180, согласно которому 2 % отчисления с доходов таможенных учреждений должны использоваться для создания специального фонда, который и увеличивал оклады таможенных служащих [4, л.45-46].

16 февраля 1923 г. вышел приказ № 22, который наказывал тех таможенных служащих, которые принимают от красноармейцев контрабандные товары, с целью незаконного получения премии [6, л.9-10].

С 1 июля 1923 г. во всех тампостах Бигосовской таможни вводился контрольный журнал, который имеет целью учет и координирование всей деятельности каждого тампоста. Журнал должен был вестись ежедневно. По журналу должно также ежедневно проходить все сотрудники поста с указанием, где и какую работу выполнил тот или иной сотрудник. Контрольный журнал должен предоставляться управляющему таможни дважды в месяц [6, Л.43-44].

Архивные документы свидетельствуют, что для повышения профессионализма сотрудников таможенных органов, организовывались специальные курсы. Например, с 16 января 1922 г. открывались курсы в управлении Дриссенского тамнадзора №5, которые длились 2-8 недель. Из тампоста Бигосово на курсы было отправлено 2 человека, из Дриссенского тампоста-2 человека, из Тинковичского тампоста – 1 человек, из Новосельского тампоста – 1 человек, из Дисно-Николаевского тампоста – 2 человека. По наружной службе занятия длились с 12:00 до 15:00, а по канцелярской службе – с 6:00 до 8:00 [2, л.9; 3, л.13-15].

Заключение. В становлении таможенных учреждений Дриссенского уезда можно выделить 2 этапа: 1 этап – с 1 мая 1918 г. по январь 1920 гг., период с момента зарождения и до момента фактического прекращения деятельности Дриссенского тамнадзора в связи с польской наступательной операцией. В этот период Дриссенский тамнадзор занимал незначительную территорию, а первоственной задачей являлся контроль за пунктами на демаркационной линии, по которым проходило массовое движение пассажирских, а также беженских потоков. 2 этап – с 14 июля 1920 г. до 1 июля 1923 г., период восстановления таможенных органов на территории Дриссенского уезда и становления системы таможенных учреждений и их трансформацией, связанная с расширением зоны охвата и полномочиями, а также изменением территориальной принадлежности. Архивные документы свидетельствуют, что в рассматриваемый период, сотрудники таможенных учреждений Дриссенского уезда испытывали большие проблемы практически во всех сферах (сложный ландшафт, недостаточное финансирование и материальное обеспечение, бытовая неустроенность и т.д.). Перенос таможенного центра из Дриссы на станцию Бигосово был обусловлен географическими и экономическими причинами. Приказы, которые были приняты в период с 14 марта 1921 г. по 1 июля 1923 г. стабилизировали положение таможенных учреждений на территории Дриссенского уезда.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бигосовская таможня Западного таможенного округа Народного комиссариата Внешней торговли ст. Бигосово (15 июля 1923-3- декабря 1923 г.). // Зональный государственный архив в г. Полоцке. – Фонд 337. – Оп.1. – Д. №16.
2. Дриссенский таможенный надзор №5, месячные отчеты и ведомости таможни и их постов о их деятельности и движении контрабанды (1 января-31 декабря 1922 г.). // Зональный государственный архив в г. Полоцке. – Фонд 337. – Оп.1. – Д. №5.
3. Книга приказов Дриссенского тамнадзора №5 за 1922 г. // Зональный государственный архив в г. Полоцке. – Фонд 337. – Оп.1. – Д. №4.
4. Книга приказов Дриссенского таможенного надзора №5 управления Северо-Западного таможенно-пограничного НКВТ за 1922 г. // Зональный государственный архив в г. Полоцке. – Фонд 337. – Оп. 1. – Д. №3.
5. Книга приказов по Дриссенскому таможенному надзору за 1921 г. // Зональный государственный архив в г. Полоцке. – Фонд 337. – Оп. 1. – Д. №1.
6. Книга приказов таможни за 1923 г. // Зональный государственный архив в г. Полоцке. – Фонд 337. – Оп.1ю – Д. №11.
7. Лепеш, О.В. Восстановление таможенного надзора и таможенного контроля на западной границе СССР в 1918 г. / О.В. Лепеш // сборник научных статей по итогам Республиканской научно-технической конференции, 15-16 февраля 2018 г./ БНТУ; редкол. И.А. Иванов [и др.]. – Минск, 2018. – С. 98-104.
8. Острога, В.А. История таможенного дела и таможенного права Беларуси / В.А. Острога. – Минск : БГУ, 2019. – 190 с.
9. Отчеты и доклады о деятельности таможни и тампостов (3 января-30 июня 1923 г.). // Зональный государственный архив в г. Полоцке. – Фонд 337. – Оп. 1. – Д. №15.