

Морские стражи

Современная береговая (морская пограничная) охрана занимается тремя основными направлениями: собственно пограничный контроль, охрана водных ресурсов (особенно рыбы и зверя) и таможенная охрана. Однако в начале XVIII в., когда морскую погранохрану России только создавали, основной ее ролью была именно таможенная. Более того, можно сказать, что именно для решения таможенных задач морскую погранохрану и создали...

При Петре I в российских портах появились небольшие гребные суда для доставки таможенных чиновников на прибывшие купеческие корабли. Их деятельностью (как и всей таможенной) с 1718 г. руководила Коммерц-коллегия.

В 1724 г. в связи с созданием Санкт-Петербургской портовой таможни Петр I в п.19 инструкции Коммерц-коллегии потребовал «...иметь таможенные яхты со служителями для всяких отправлений купеческих дел».



В 1746 г. указ Правительствующего Сената повелел, «...чтобы корабельщики и прочие всякого звания люди не могли с кораблей и прочих судов и пакетботов, прежде прихода своего до Кронштадта, потаенно товаров своих беспошлинно и без аттестатов отпускать, учредить таможенную яхту, которая бы имела крейсировать до Березовых островов и быть на ней для исправления навигации из морских офицеров мичману, имеющим на той же яхте выпел... и по тому сигналу (пушечный выстрел) должны те корабли и пакетботы и прочия суда, немедленно к той яхте пришед, остановиться, на которые ему, таможенному гавенмейстеру, вшед и осмотри все люки и другие принадлежащие к тому места с товарами и пассажирской кладью или которые будут и порожние, хотя и с одним балластом – запечатать, и поставя на каждое судно надсмотрщика и солдата, отправлять до Кронштадтской портовой таможни; которой, в отправлении с С.-Петербургом, поступать по морскому пошлинному регламенту и по указам».

Яхту в 1747 г. спустили на воду. На ней под командованием военного офи-

цера служили 10 надсмотрщиков и солдат из Кронштадтского гарнизона, назначаемых Военной коллегией. Таможенная яхта несла службу в районе Санкт-Петербурга.

Для морского таможенного надзора использовали гребные и парусные шлюпки (лодки). После того, как 20 декабря 1753 г. Елизавета Петровна подписала указ «Об уничтожении внутренних таможенных и мелочных сборов», необходимость в речных таможенных судах фактически отпала.

В 1810 г. Санкт-Петербургская таможня ходатайствовала о постройке трех 6-весельных и трех 4-весельных катеров (шлюпок) «...с принадлежностью для выполнения функций по таможенному просмотру».

5 августа 1827 г. Е.Ф. Канкрин представил на утверждение Николаю I «Положение об устройстве пограничной таможенной стражи», по которому появилась Таможенная пограничная стража. На местах она подчинялась таможенным округам, в центре – Департаменту внешней торговли министерства финансов.

По Карантинному уставу 1832 г. Таможенная пограничная стража стала Пограничной. Переименование подтвердил Высочайший указ 1835 г., по которому всю стражу, независимо от того, возложена на нее охрана границы в карантинном отношении или нет, следовало именовать Пограничной. Главной задачей Пограничной стражи была борьба с контрабандой.

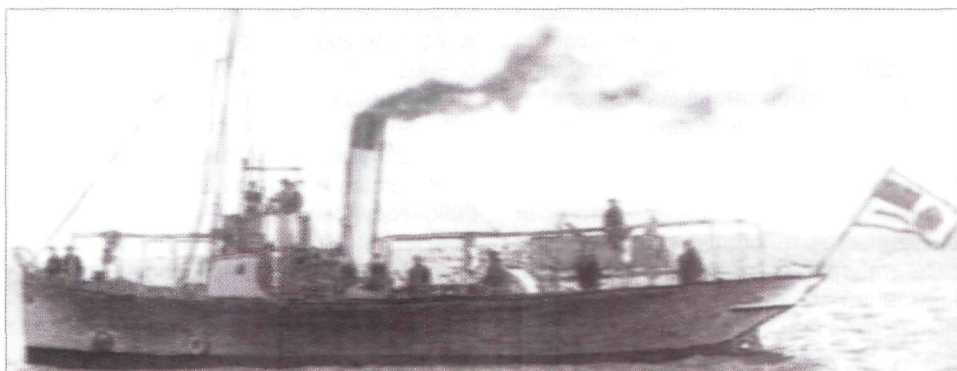
26 октября 1864 г. было Высочайше утверждено мнение Государственного

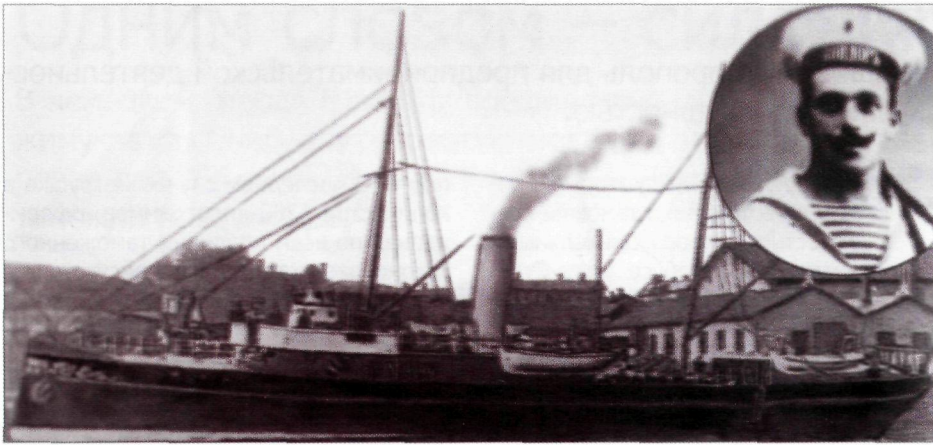
Совета – Департамент внешней торговли преобразовали в Департамент таможенных сборов, которому подчинялись Таможенная, Пограничная и Корчемная стражи.

С течением времени все сильнее расширялась необходимость в крейсерских морских таможенных силах. Для преследования контрабандистов в районе Рижского таможенного округа в 1865 г. купили три лодки. В июле 1868 г. решением Государственного совета установили 3-мильную (от берега материка и островов) таможенную полосу, в которой любое судно могли досмотреть.

Таможенное ведомство приняло в 1868 г. решение о создании морского прибрежного надзора. В 1872 г. Александр II учредил Балтийскую таможенную крейсерскую флотилию (БТКФ) для охраны границ «...в таможенном, карантинном, политическом и полицейском отношениях». Организационно БТКФ входила в состав Балтийского флота, в мирное время полностью подчиняясь Таможенному департаменту министерства финансов, финансировавшему его содержание. В 1873 г. утвердили Положение и штаты БТКФ. Для ее формирования в Англии срочно заказали семь паровых барказов, введенных в строй в августе-сентябре 1873 г.

На официальном сайте ФПС утверждается, что первым кораблем с таможенным флагом в мае 1872 г. стал «Варяг». Однако в специальных исследованиях об этом корабле нет ни одного упоминания. Единственный на Балтике в то время «Варяг» был парусно-винтовым корветом, ходившим в длительные экспедиции. Это судно никогда не входило в БТКФ.





В дополнение к паровым барказам 14 сентября 1873 г. в БТКФ ввели паровую шхуну «Зоркая». В 1874 г. сторожевой корабль (СКР) «Часовой» открыл историю таможенной флотилии на Каспийском море. Его «систершип» «Страж» пополнил БТКФ. 10 паровых винтовых судов дополняли паровой спасательный катер и 101 шлюпка для прибрежных разъездов чинов береговой Пограничной стражи.

Александр III 15 октября 1893 г. перевел пограничную стражу из Управления департамента таможенных сборов в Отдельный корпус пограничной стражи (ОКПС) с подчинением особому командиру. Сам корпус перешел в распоряжение министра финансов. Таможенные суда составили Крейсерскую флотилию ОКПС.

Так с этого времени таможенные суда стали элементом пограничной службы. Каждый из пограничных крейсеров подчинялся командиру одной из бригад пограничной стражи, несущих охрану побережья на определенном участке, единого командования не было. В том же году на Балтике появился пограничный крейсер «Роксана», а паровые барказы «Чайка», «Копчик» и шхуну «Зоркая» передали морскому ведомству.

В начале 1897 г. для охраны границы по р. Усури в помощь казачьему войску создали Амуру-Уссурийскую казачью флотилию из пяти судов: небольших речных пароходов «Атамань» и «Казакъ Уссурийский» (бывший «Шилка»), барж «Булава» и «Лена», речного парового катера «Дозорный». Флотилия с личным составом в сорок с небольшим человек существовала до октября 1917 г. В 1898 г. пограничники получили новый крейсер «Орель».

1 февраля 1899 г. на основании решения Государственного Совета Николай II утвердил постановление об учреждении в пограничной страже округов с соответствующими штабами. По ним распределили и суда. В 1900 г.

пограничные крейсера «Ястреб», «Воронь» и «Коршунь» составили ядро Черноморской флотилии ОКПС.

В 1902-1904 гг. ОКПС избавился от ставших ветхими английских паровых баркасов серии «Ласточка», с которых начиналась история БТКФ – «Ласточку» и «Нырка» продали «за ветхостью» с торгов, списали паровые барказы «Лебедь», «Кречеть» и «Гагара». Вместо них на Балтике в 1904 г. ввели в строй пограничные крейсера «Кондорь» и «Беркуть», спроектированные для охраны архипелага Шпицберген.

После окончания русско-японской войны 1904-1905 гг. морское министерство 31 октября 1906 г. передало ОКПС миноносцы №№ 101 и 105 (бывшие «Котлинь» и «Лахта»), но их использовали как брандвахты. На Дальнем Востоке ввели в строй пограничные крейсера «Лейтенант Дыдымовъ» и «Командоръ Берингъ».

10 декабря 1907 г. морское министерство передало пограничникам посыльное судно «Абрек», ставшее самым крупным пограничным кораблем. 31 мая 1908 г. черноморским пограничникам передали бывший миноносец «Гридень». В 1909-1910 гг. морскую таможенную полосу расширили с 3 до 12 морских миль. В 1910 г. утвердили Устав таможенной службы и Правила об ОКПС, определив права и обязанности чинов.

В 1911 г. в Санкт-Петербурге основали музей ОКПС. В морском разделе

экспозиции демонстрировали и модели пограничных крейсеров «Орель», «Нырокъ», «Часовой», «Беркуть», «Ласточка», «Стражъ», «Коршунь» и паровой шхуны «Зоркая». До наших дней сохранилась только модель «Орла» (сейчас в фондах Центрального Военно-Морского музея).

В 1912 г. приняли Инструкцию службы чинов ОКПС, утвержденную министром финансов статс-секретарем В.Н. Коковцевым. По ней бригады, охранявшие морские границы и судоходные пограничные реки, имели гребные, парусные суда, а позднее и суда с паровыми и топливными двигателями. В декабре того же года новый черноморский пограничный крейсер «Ястреб» стал первым дизельным судном (теплоходом) ОКПС. К 1914 г. оказались списанными каспийский «Часовой» и оба старых миноносца. Но список судов ОКПС пополнила яхта «Копчик», а дизельная яхта «Кречеть» работала на Каспии.

С началом 1-ой мировой войны 1 августа 1914 г. часть кораблей ОКПС («Роксана», «Орель», «Кондорь», «Беркуть» и «Абрек») мобилизовали в Балтийский и Черноморский флоты как посыльные и портовые суда. Осенью 1914 г. мобилизации подвергли и «Ястреб». Все они благополучно прошли через военные испытания, и только оставшийся у пограничников «Страж» погиб в октябре 1916 г. в результате навигационной аварии.

1 января 1917 г. ОКПС переименовали в отдельный пограничный корпус (ОКП), стражники стали пограничниками. Пограничную охрану Мурманского и Терского берегов возложили на службу связи Белого моря, посты которой (по 15 человек) усилили пограничниками.

Так начиналась история морской таможенной службы в нашем Отечестве.

(Продолжение в следующем номере).

Глеб АЛЕКСУШИН,
профессор
Академии военных наук

