

## ИСТОРИЯ И ПОЛИТИКА

---

### АТТРИБУТЫ ВЛАСТИ И ДЕПУТАТСКИЙ ИНДЕМНИТЕТ: НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРАВА ДЕПУТАТОВ НА БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД

Ткаченко В.Г.

*Статья является продолжением публикаций автора, посвященных властной атрибутике: депутатским знакам и удостоверениям, и представляет собой попытку исследовать взаимосвязи между депутатским индемнитетом и формированием системы атрибутов власти.*

**Ключевые слова:** атрибут власти, Верховный Совет, ВЦИК, депутатский индемнитет, ЦИК СССР, удостоверение на право бесплатного проезда

Как показало проведенное ранее исследование [1], в советский период в системе центральных и региональных представительных органов власти сформировался и использовался комплекс предметных символов власти в виде депутатских знаков и оформленных соответствующим образом удостоверяющих документов необходимых для реализации депутатским корпусом своих полномочий.

Особая роль в формировании этого комплекса принадлежала парламентскому (депутатскому) индемнитету (от лат. *indemnitas* – «безущербный»), предполагающему, в том числе, законодательно закрепленное право депутатов на материальное вознаграждение за труд и на компенсацию расходов в связи с осуществляемыми ими полномочиями. Хотя само это понятие в законодательстве СССР и Российской Федерации никогда не применялось, тем не менее, институт индемнитета получил отражение в ряде советских и современных законов.

Наличие этих норм способствовало появлению в качестве одного из элементов властной атрибутики – специального удостоверения на право бесплатного проезда на транспорте. Ранее нами частично уже освещались некоторые аспекты появления этого документа. Однако взаимосвязь между депутатским индемнитетом и формированием системы атрибутов власти для депутатского корпуса пока еще не исследовалась.

Следует отметить, что практика наделения представителей власти правом на льготный проезд на различных видах транспорта не была исключительно советским «изобретением». Нечто подобное существовало еще в дореволюционной России. Так, 25 июня 1899 г. Николаем II были утверждены «Правила льготного проезда по железным дорогам отставных и запасных воинских чинов», в соответствии с которыми «всем отставным и состоящим в запасе генералам и адмиралам», «всем штаб и обер-офицерам

армии и флота, пожалованным орденами Св. Великомученика и Победоносца Георгия» и «всем состоящим под покровительством Александровского комитета о раненых штаб и обер-офицерам армии и флота» выдавались удостоверения, позволявшие им осуществлять поездки «с билетами низшего класса в вагонах высшего» [2].

В советской России она лишь получила дальнейшее развитие и была распространена на различные категории граждан.

В нашем случае важно подчеркнуть, что решение вопросов обеспечения специальными проездными документами представителей органов власти происходило в условиях тяжелейшего кризиса на транспорте, вызванного общей хозяйственной разрухой в стране. В данных обстоятельствах беспрепятственная доставка членов ВЦИК к месту проведения заседаний была необходимой мерой, призванной обеспечить дееспособность высшего законодательного органа власти РСФСР.

Первая попытка регулирования вопросов транспортного обеспечения должностных лиц была предпринята в начале осени 1918 года. Постановлением ВЦИК от 10 сентября 1918 г. «О порядке пользования отдельными классными и служебными вагонами и назначения экстренных поездов и отдельных паровозов» были утверждены соответствующие правила, согласно которым указанные средства перевозки могли быть использованы только для служебных поездок в тех случаях, когда условия командировки исключали возможность пользования общими местами и вагонами. Мягкие и жесткие вагоны, а также вагоны-салоны предоставлялись для проезда или постоянного использования по удостоверениям ВЦИК, СНК и трех наркоматов: по военным делам, путей сообщения и по иностранным делам. При этом ни одно из ведомств не имело права непосредственного распоряжения вагонами, а случаи вмешательства в деятельность железных дорог рассматривались как превышение власти [3].

В удостоверениях на право длительного пользования классными вагонами указывались следующие сведения: а) кому выдано удостоверение (имя, отчество, фамилия и должность лица); б) чем вызвана необходимость предоставления вагона; в) на какой срок испрашивается вагон; г) какому учреждению должен быть представлен счет для оплаты пользования вагоном». В удостоверениях на право получения классного вагона, кроме перечисленных сведений, указывались: станции отправления и назначения, количество лиц, для которых предназначался вагон, и количество служебной клади. Кроме удостоверений обязательным условием пользования такими вагонами являлось наличие пассажирских, воинских и служебных билетов. В случае их отсутствия взималась двойная плата за проезд как с безбилетных пассажиров [4].

Особого внимания заслуживает пункт 19 правил, в котором указывалось: «При недостатке классных вагонов предоставляются отдельные места в особых делегатских вагонах, кои должны иметься в составе поез-

дов» [5]. Каково предназначение данной категории подвижного состава и что собой являла эта часть вагонного парка остается гадать. Законодательных или нормативных правовых актов, регламентировавших их использование, кроме данного случая, нами не выявлено. Между тем, название «делегатский вагон» можно встретить в мемуарной и художественной литературе, причем, и в дореволюционной, и в советской.

Андре Мазон в книге «Лексика войны и революции в России» (Mazon A. *Lexique de la guerre et de la révolution en Russie*. – Paris, 1920) дает следующее определение этому понятию: «вагон, зарезервированный для переезжающих чиновников центрального правительства». Он же приводит и определение понятия делегатский поезд: «поезд линии Москва – Петроград, к которому крепятся вагоны, зарезервированные для переезжающих чиновников центрального правительства» [6].

В контексте процитированных выше правил возникает немало вопросов, в том числе: кто являлся их собственником, как обеспечивалось их обслуживание, каким образом производились расчеты за их использование, на основании каких документов осуществлялась посадка в них, и, наконец, главный – были ли эти вагоны специально задействованы для проезда членов ВЦИК? Последний из них особенно актуален, если учесть тот факт, что законодательного акта, который бы регулировал права представителей законодательной власти, на тот момент не было.

Не внес ясности и ряд последующих документов. Так, в постановлении ВЦИК «О порядке пользования пассажирскими поездами», опубликованном 4 июня 1919 г., речь идет о праве проезда в пассажирских вагонах, в том числе и должностных лиц, едущих «по самым неотложным служебным делам» [7].

Вместе с тем, некоторые его положения представляют определенный интерес. Например, в Москве разрешительные удостоверения командируемым по службе лицам должны были выдаваться, кроме прочих органов, ВЦИК. Причем особо подчеркивалось, что разрешения Наркомата путей сообщения, ВЦИК и Центрального управления военных сообщений были действительны на всей территории РСФСР. Не менее интересна норма документа, содержащая требование ко всем советским учреждениям в связи с введением новых правил «озаботиться выдачей своим служащим удостоверений личности, снабженных фотографической карточкой или собственноручной подписью владельца удостоверения, скрепленных подписью ответственного лица и печатью учреждения» [8]. Нельзя не упомянуть и о порядке предоставления мест в штабных вагонах. Среди органов власти, выдававших разрешение на проезд в них, назван ВЦИК, которому выделялось десять процентов мест [9].

Отметим также постановление ВЦИК от 9 июля 1919 г. «О правилах выдачи разрешений на проезд по железным дорогам». В этом небольшом по объему документе заслуживает внимания пункт, касающийся проезда командированных лиц по годовым билетам. Кроме предъявляе-

ния такого билета и командировочного удостоверения других разрешений от них не требовалось. Несколько ужесточены были требования к лицам, следовавшим в штабных вагонах. Они подлежали тщательной проверке, а в случае выявления нарушений в выдаче и использовании разрешений, виновные могли быть подвергнуты строгой ответственности, вплоть до заключения в концентрационный лагерь [10].

Ясность в вопрос о транспортном обеспечении членов ВЦИК была внесена лишь в конце 1919 года. С принятием постановления ВЦИК от 17 декабря 1919 г. «Наказ Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов Рабочих, Крестьянских, Красноармейских и Казачьих Депутатов» они получили право на бесплатный проезд по железным дорогам в случае командировок по поручению Президиума ВЦИК. При этом расходы, связанные с поездками, оплачивались Президиумом ВЦИК [11].

Вместе с тем, какого-то особого механизма реализации данного права не предусматривалось. Описанная выше разрешительная система выдачи документов для проезда продолжала действовать, подвергаясь определенным коррективам.

Так, постановлением ВЦИК от 18 марта 1920 г. «О порядке пользования вагонами специального назначения (б[ывшего] Международного Общества спальных вагонов)»<sup>1</sup> право проезда в таких вагонах предоставлялось лишь лицам, имевшим соответствующее удостоверение. Эти документы могли быть разовыми или годовыми. Последние выдавались «членам Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета, Народным Комиссарам и лицам, по специальному разрешению Президиума Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета». При этом о бесплатном проезде и вообще о плате за проезд в таких вагонах в постановлении ничего не говорилось [12]. Позднее этот порядок был подтвержден в декрете СНК РСФСР от 6 июня 1921 г. «О порядке выдачи годовых и временных служебных билетов для проезда по железным дорогам и внутренним водным путям» [13].

Согласно «Общему Уставу железных дорог РСФСР», утвержденному декретом СНК РСФСР от 16 августа 1920 г., плата не взималась «за перевозку советских служащих и рабочих, едущих на работу или службу, или на съезды и обратно (выделено мной – В.Т.)». При этом, указанные лица должны были иметь удостоверения от соответствующих советских учреждений. Категории пассажиров, для которых билет заменялся специальным проездным документом, форма таких документов, а также очередность перевозки устанавливалась Народным комиссариатом путей сообщения по согласованию с Народным комиссариатом внутренних дел [14].

---

<sup>1</sup> Эти вагоны были национализированы декретом СНК РСФСР от 16 июля 1919 г. «Об объявлении собственностью Республики находящегося на территории РСФСР имущества Международного общества спальных вагонов и скорых поездов» (Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. – 1919 г., 26 июля. – № 36. – Ст. 359. – С. 413.)

Как видим, формально бесплатный проезд распространялся на участников съездов, но при этом не уточнялось, каких конкретно. Также оставалось неясным, шла ли при этом речь о членах представительных органов власти.

Особо отметим упоминание Наркомата путей сообщения в качестве регулятора льготных перевозок, что особенно важно с точки зрения наблюдения М.И. Брагинского и В.В. Витрянского о роли транспортных наркоматов и министерств в регламентации отношений по перевозкам. В течение большей части советского периода нормы о договоре перевозки отсутствовали в кодифицированных актах гражданского законодательства. Основной пласт правоотношений в данной сфере, как утверждают авторы, регламентировался в СССР не законом, а подзаконными нормативными актами правительства и ведомственными нормативными актами транспортных ведомств [15].

Одновременно принимались решения и по вопросам проезда на водном транспорте. Так, 16 апреля 1920 г. постановлением СТО «О пассажирском движении на водных путях сообщения» проезд пассажиров «по всем водным путям сообщения Республики и во всех пассажирских парходах кроме пригородных» допускался не иначе, как по особым разрешительным удостоверениям и лишь при «безусловной необходимости». Правом проезда в первую очередь пользовались лица, «едущие по государственным делам» [16].

В утвержденном в тот же день Положении «О порядке пользования проездом по водным путям» вопросы организации перевозок пассажиров были детализированы. Прежде всего, уточнялось, что должностные лица могли пользоваться правом проезда лишь «по самым неотложным делам». Кроме того, был конкретизирован перечень государственных органов, выдававших разрешения на поездки. В нем, в частности был указан ВЦИК, обеспечивавший разрешительными удостоверениями все народные комиссариаты и их учреждения через Отдел выдачи пропусков. Выдаваемые Наркоматом путей сообщения, ВЦИК и Центральным управлением военных сообщений разрешения действовали на всей территории РСФСР. Они представляли собой документ, состоявший из трех частей: «корешка, удостоверения и талона» и включали следующие реквизиты: «гриф учреждения, выдавшего разрешение, номер, время выдачи, имя, отчество и фамилию едущего, служебное положение, цель поездки, спешность дела, станцию отправления и назначения, подпись соответствующих руководителей данного учреждения и печать». В целях предотвращения возможности передачи удостоверений другим лицам все учреждения должны были обеспечить своих служащих удостоверениями личности «с фотографической карточкой или собственноручной подписью владельца удостоверения, скрепленных подписью ответственного лица и печатью учреждения» [17].

Приведенные документы отражают чрезвычайный характер мер, предпринимавшихся советским правительством в связи с тяжелым по-

ложением на транспорте. По мере улучшения ситуации на законодательном уровне продолжали приниматься меры по упорядочению перевозок различных категорий пассажиров, в том числе льготных.

Прежде всего, отметим Декрет СНК РСФСР от 6 июня 1921 г. «Правила получения пропусков и регистрации командировочных удостоверений на проезд по железным дорогам и водным путям сообщения РСФСР», в котором, в частности, предусматривалось получение командироваемыми или перемещаемыми по службе лицами особых пропусков с багажными талонами для проезда по железным дорогам и внутренним водным путям. Для лиц, следовавших по служебным годовым и временным билетам, по соглашению с Народным комиссариатом внутренних дел и Народным комиссариатом путей сообщения резервировалось определенное количество мест. С этой целью в каждом поезде определялось количество вагонов и отделений (на судах – кают), соответствовавшее числу мест, оставленных для командироваемых. Такие вагоны, отделения и каюты имели надпись «командировочный (-ая)», и в них допускались исключительно лица, снабженные специальными пропусками, заменявшими билеты. Государственные учреждения и предприятия должны были выдавать командироваемым или перемещаемым по службе лицам соответствующие командировочные свидетельства с указанием: места, цели, срока и маршрута командировки до места назначения, а также сведений о возвращении командироваемого обратно [18].

Следующим шагом стало регулирование вопросов оплаты перевозок и порядка расчетов за них. Так, в июле 1921 г. СНК РСФСР принял декрет «Об оплате за перевозки по железным дорогам и водным путям», а вслед за ним утвердил «Правила о порядке расчетов за перевозки по железнодорожным и водным путям РСФСР пассажиров, багажа и грузов, совершаемых без оплаты наличными деньгами» [19].

Принципиальное значение имела норма декрета об установлении платности всех перевозок, «в том числе и правительственных». Причем оплата последних должна была производиться «не денежными знаками, а в упрощенном порядке, установленном по соглашению Народных комиссаров: финансов, путей сообщения и рабоче-крестьянской инспекции и утвержденном Советом Народных Комиссаров». В декрете были также перечислены категории пассажиров, оплата проезда которых производилась ведомствами, учреждениями и предприятиями. Среди них были названы участники организуемых государственными учреждениями съездов [20].

Согласно правилам о порядке расчетов за перевозки пассажиры предъявляли в кассы станций, пристаней и портов документы, удостоверяющие их право «на безденежный проезд <...> (согласно инструкции о порядке пользования льготным проездом)» [21]. Такая инструкция была утверждена СНК РСФСР 26 июля 1921 года. В ней, в частности, указывалось, что отдельным лицам, в том числе участникам съездов, подведомственным правительству учреждениям или предприятиям выда-



вались отдельные «предложения», которые предъявлялись в кассу, где взамен они могли получить проездной пассажирский билет. Так как в названии инструкции был оговорен ее временный характер, отдельным пунктом документа предусматривалось включение ее положений «в общие правила, издаваемые Народным комиссариатом путей сообщения в развитие общих законоположений по путям сообщения». Особо оговаривалось, что такой порядок должен был сохраняться до отмены «разрешительной системы выдачи разрешений» [22].

Еще одну инструкцию – о порядке выдачи годовых служебных билетов – СНК РСФСР утвердил 8 сентября 1921 г. В соответствии с ней «центральные учреждения всех ведомств» при необходимости получения годовых служебных билетов для своих сотрудников должны были подавать «в Центральную комиссию при Народном Комиссариате по Внутренним делам заявления за подписью Народного Комиссара или руководителей центральных учреждений при Всероссийском Центральном Исполнительном Комитете, Совете Народных Комиссаров и Совете Труда и Оборона». Билет считался действительным лишь при наличии у пользовавшихся им лиц командировочных удостоверений с указанием в них номера билета и удостоверения личности по форме Наркомата путей сообщения [23].

Даже при беглом анализе процедур выдачи льготных проездных документов в приведенных выше актах, нельзя не заметить их довольно высокий уровень бюрократизации. Кроме того, все эти меры не могли не привести к нарастанию противоречий между хозяйственными интересами железнодорожного ведомства и потребностью различных государственных и общественных структур не только в гарантированных, но и льготных перевозках. Так, попытка применения начал хозяйственного расчета на транспорте, введшихся декретом СНК РСФСР от 16 января 1922 г. [24], всего лишь через месяц была «скорректирована» декретом ВЦИК «О праве пользования бесплатными протекционными вагонами». Президиум ВЦИК «в изъятие декрета от 16-го января 1922 года» постановил освободить ряд высших и центральных органов власти от всякой платы за определенное количество так называемых протекционных вагонов, закрепленных за ними. Больше всего таких вагонов было у ВЦИК и Наркомата путей сообщения – по пятнадцати. И это притом, что на долю остальных приходилось всего двенадцать. Кроме этого ВЦИК бесплатно был предоставлен поезд и еще девять вагонов за плату. Декрет запрещал использование указанного парка на другие цели [25]. Правда, для каких целей он предназначался, почему-то не указывалось.

Для нашего исследования наибольший интерес представляет шестой пункт данного законодательного акта, согласно которому проезд лиц в протекционных вагонах ВЦИК мог совершаться по выданным этим органом удостоверениям и никаких других проездных железнодорожных документов от них не требовалось [26]. Отметим также отсутствие в тексте упоминания о сроке их действия (ранее они были разовыми или годовыми).

Таким образом, в 1922 году окончательно оформился еще один компонент властной атрибутики – удостоверение на право бесплатного проезда для членов ВЦИК.

Судя по имеющейся в нашем распоряжении фотокопии документа, выданного делегату X Всероссийского съезда Советов С.П. Горшкову, удостоверение было отпечатано на плотном листе бумаги и по размеру соответствовало формату депутатского билета. В его верхней части было помещено цветное изображение Государственного герба РСФСР, слева и справа от которого воспроизводилось название органа власти: «Всероссийский Центр[альный] Исполнит[ельный] Комитет Советов рабочих, крестьянских и красноарм[ейских] депутатов». Ниже указывался вид документа – удостоверение и его номер. Далее следовал текст: «На право бесплатного проезда по всем железным дорогам и водным путям сообщения Российской Социалистич[еской] Федеративной Советской Республики сроком до 31 декабря 1923 г. Выдан т. Горшкову канд[идату] в чл[ены] ЦИК СССР». Подписано удостоверение было секретарем ВЦИК Т.В. Сапроновым. Весь текст напечатан черной краской, за исключением конечной даты действия документа, исполненной красной краской. Номер документа и сведения о владельце вписаны от руки черными чернилами [27].

Как известно, X Всероссийский съезд Советов, проходивший с 23 по 27 декабря 1922 г., принял постановление об образовании Союза Советских Социалистических Республик. Поэтому противоречия в выдаче документа на бланке ВЦИК представителю ЦИК СССР нет. В тот момент это была вынужденная мера.

С 1923 года весь транспортный комплекс на территории СССР перешел в ведение Народного Комиссариата путей сообщения СССР. Создан он был 6 июля 1923 г. путем преобразования Народного комиссариата путей сообщения РСФСР. В соответствии с положением о наркомате, утвержденном постановлением ЦИК СССР 12 ноября того же года, он получил «право издавать на основании соответствующих законов правила и распоряжения, регулирующие выполнение перевозок и отношения между транспортом, с одной стороны, и учреждениями, организациями и лицами, пользующимися услугами транспорта, с другой стороны» [28]. Однако в одновременно принятом «Положении о Центральном Исполнительном Комитете Союза ССР» о бесплатном проезде для членов и кандидатов в члены ЦИК СССР ничего не говорилось [29].

Согласно Положению о членах ВЦИК, утвержденному 24 октября 1925 г., «расходы, связанные с поездками членов Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета, отправляемых Президиумом Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета в командировку», продолжали оплачиваться Президиумом ВЦИК [30].

Лишь в постановлении ЦИК СССР от 27 апреля 1927 г. «Об изменении ст. 76 Положения о Центральном Исполнительном Комитете Союза ССР» было особо оговорено, что за всеми членами и кандидатами в члены



ЦИК СССР «сохраняется бесплатный проезд по железнодорожным и водным путям сообщения Союза ССР» [31]. Формулировка «сохраняется» указывает на то, что данное постановление формально закрепило на высшем законодательном уровне то, что до этого, очевидно, регулировалось ведомственным актом.

Подтверждение этому мы находим в удостоверении-вкладыше «на право бесплатного проезда по всем железным дорогам и водным путям СССР» к депутатскому билету члена ЦИК СССР 4-го созыва, датированное 27 апреля 1927 года. На его обороте в тексте «Правил пользования» удостоверением имеется указание на то, что они «даны в приказе по НКПС, а лица, виновные в неисполнении их будут привлекаться к строгой ответственности» [32]. То есть на момент принятия постановления такие правила существовали. Примечательно, что в тексте правил удостоверение-вкладыш четыре раза названо билетом и лишь два раза – удостоверением [33]. Напомним, начиная с 1918 года, для льготных категорий пассажиров билет заменялся специальным проездным документом: разрешительным удостоверением, предложением, удостоверением. Именно таким проездным документом (а по факту – билетом) и являлся вкладыш. Однако это ни в коей мере не оправдывает небрежность составителей текста.

Важно отметить, что в отличие от Общего устава железных дорог РСФСР 1920 года все последующие аналогичные документы: и Устав железных дорог РСФСР 1922 года [34] и введенный в действие с октября 1927 года Устав железных дорог СССР [35], а также Устав железных дорог СССР 1935 года [36] уже не содержали конкретных предписаний относительно особых условий проезда представителей каких-либо органов власти на железнодорожном транспорте. Лишь последний из них предусматривал норму, в соответствии с которой Народный Комиссариат Путей Сообщения СССР устанавливал сроки действительности проездных билетов и порядок их продажи, *правила проезда пассажиров* (выделено мной – В.Т.), провоза ручной клади и перевозки багажа, а также порядок наложения взысканий за нарушение этих правил [37]. Эта норма формально закрепила лишь то, что уже было отражено в соответствующих пунктах положений о «транспортных» комиссариатах.

Так, например, согласно положению о Народном комиссариате путей сообщения СССР, утвержденному ЦИК СССР 12 ноября 1923 г., новому союзному органу власти было предоставлено право «издавать на основании соответствующих законов правила и распоряжения, регулирующие выполнение перевозок и отношения между транспортом, с одной стороны, и учреждениями, организациями и лицами, пользующимися услугами транспорта, с другой стороны» [38].

После отделения в январе 1931 г. от Наркомата путей сообщения СССР морского и речного транспорта и образования самостоятельного Народного комиссариата водного транспорта СССР к предметам его ведения было отнесено, в том числе издание правил, инструкций и распо-

ряжений по вопросам всестороннего управления водным транспортом и его эксплуатации. Кроме того, в случаях, установленных особыми законами, он мог издавать правила, которые регулировали «отношения между органами водного транспорта, с одной стороны, и предприятиями, учреждениями, организациями и отдельными лицами, пользующимися услугами, имуществом и землями водного транспорта – с другой стороны» [39].

Вслед за принятием постановления ЦИК СССР от 27 апреля 1927 г. «Об изменении ст. 76 Положения о Центральном Исполнительном Комитете Союза ССР» аналогичная норма была закреплена и в постановлении ВЦИК «О порядке оплаты труда членов и кандидатов в члены Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета», принятом 16 мая 1927 года. Согласно ей все члены и кандидаты в члены ВЦИК, не состоявшие одновременно членами и кандидатами в члены ЦИК СССР, пользовались «правом бесплатного проезда по всем железнодорожным и водным путям сообщения Союза ССР» [40].

Интересна еще одна деталь данного постановления, связанная с обеспечением «объездов в пределах своей территории». Члены и кандидаты в члены ВЦИК, не состоявшие одновременно членами и кандидатами в члены ЦИК СССР, работавшие на местах и получавшие оклад содержания менее 100 рублей в месяц, а также те из них, кто постоянно не работал в учреждениях и на предприятиях, получали ежемесячно дополнительно из кассы ВЦИК на расходы по выполнению своих депутатских полномочий, в том числе на указанные выше поездки, 60 рублей [41]. Даже новая редакция этого постановления от 16 сентября 1929 г. в принципе ничего не поменяла в подходах к решению данного вопроса: указанная норма была распространена на членов и кандидатов в члены ВЦИК из крестьян. При этом размер компенсации работавшим в учреждениях и на предприятиях депутатам, получавшим оклад менее 125 рублей, был установлен в 125 рублей [42].

Таким образом, на союзном уровне бесплатный проезд для представителей депутатского корпуса был окончательно законодательно урегулирован в 1927 году и распространялся только на членов ЦИК СССР. Аналогичные нормы были предусмотрены законодательством союзных республик, членам ЦИК которых выдавалось соответствующее удостоверение-вкладыш, ставшее неотъемлемой частью депутатского билета. При этом регулирование перевозок, в том числе бесплатный проезд депутатов с выдачей положенных в этом случае удостоверений, находились исключительно в ведении союзного центра.

Это подтверждает и новый образец вкладыша. Так, например, в удостоверениях на право бесплатного проезда, выдававшихся в 1929 году членам ВЦИК XIV созыва воспроизведен Государственный герб СССР, указано наименование высшего органа государственной власти Советского Союза – ЦИК СССР – на шести языках союзных республик, имеется подпись секретаря

ря ЦИК СССР А.С. Енукидзе и гербовая печать ЦИК СССР. Причем номера членских билетов и удостоверений-вкладышей не совпадали [43].

Вместе с тем, каких-либо сводных правил, регулировавших бесплатный проезд депутатов Советов низового уровня на всех видах транспорта в данный период, выявить не удалось.

Действительно, анализ документов, принимавшихся органами власти Чувашской АССР в период 1925–1937 гг., показывает отсутствие в них положений, связанных с бесплатным проездом народных избранников Чувашии. Ни в «Положении о членах ЦИК Чувашской АССР» 1927 года, ни в «Инструкции членам Центрального Исполнительного Комитета Чувашской АССР» 1928 года об этом ничего не говорилось. То есть на тот момент эта проблема для республики была неактуальна.

После реформирования всей системы советских органов власти в соответствии с вновь принятой в 1936 г. Конституцией СССР потребовалось и обновление властной атрибутики депутатского корпуса. Вопрос транспортного обеспечения депутатов был сразу же решен на законодательном уровне. Так, Законом СССР от 17 января 1938 г. и Законом РСФСР от 17 июля 1938 г. были установлены «постоянные билеты на право бесплатного проезда» соответственно: «по всем железнодорожным и водным путям СССР» – для депутатов Верховного Совета СССР и «по всем железнодорожным и водным путям РСФСР» для депутатов Верховного Совета РСФСР [44].

Аналогичный вопрос обсуждался на первой сессии Верховного Совета Чувашской АССР. В принятом 28 июля 1938 г. постановлении о возмещении депутатам Верховного Совета Чувашской АССР расходов, связанных с выполнением депутатских обязанностей, в частности, указывалось: «Установить для депутатов Верховного Совета Чувашской Автономной Советской Социалистической Республики постоянные билеты на право бесплатного проезда по всем железнодорожным, водным путям и автобусным линиям Чувашской Автономной Советской Социалистической Республики» [45].

Необходимость правового урегулирования данного вопроса была обусловлена не только принятием союзного и российского законов. Действительно, властная вертикаль Советов была выстроена таким образом, что региональным депутатам приходилось лишь дублировать в принимаемых ими правовых актах решения центральных органов власти. Следует также учитывать и тот факт, что в это время в Чувашии завершалось строительство железнодорожной ветки Канаш – Чебоксары. С ее вводом в 1939 г. столица республики получила возможность непосредственного железнодорожного сообщения не только с Москвой и крупными промышленно развитыми центрами страны, но и рядом районных центров республики: Цивильском, Канашом, Вурнарами, Шумерлей, Алатырем (через Канашский железнодорожный узел).

Однако принятие указанных актов не обошлось без некоторых «нестыковок». Прежде всего, отметим, что во всех трех случаях не был указан орган, уполномоченный выдавать билеты. Как отмечалось выше,

прерогатива в выдаче удостоверений принадлежала исключительно союзному центру. Судя по образцам выдававшихся документов, теперь это делали независимо друг от друга Президиумы Верховных Советов СССР, РСФСР и автономных республик.

Кроме того, «за кадром» остался вопрос, кем принималось решение о внешнем виде документа. Его образец или хотя бы описание отсутствовали в официальных изданиях высших законодательных органов власти не только Чувашской АССР, но и СССР, и РСФСР.

Наконец, в указанных актах речь шла о «постоянном билете» на право бесплатного проезда на различных видах транспорта, а депутаты в итоге получили на руки «удостоверение».

Но особого внимания заслуживает текст процитированного выше пункта постановления Верховного Совета Чувашской АССР, из которого логически вытекало, что Чувашия обладала, по меньшей мере, собственной сетью железных дорог! Но и этим дело не ограничилось. В тексте правил проезда, напечатанных на оборотной стороне удостоверения, оговаривалась еще и возможность проезда «по всем железнодорожным и водным путям Чувашской АССР, во всех поездах, вагонах и каютах парохода (выделено нами – В.Т.)» [46], что предполагало наличие у республики собственного железнодорожного подвижного состава и пароходов! Абсурдность этого текста не только никого тогда не смутила, но и попросту игнорировалась на протяжении ещё 37 лет.

8 декабря 1954 г. Совет Министров СССР утвердил новый устав железных дорог, который в очередной раз подтвердил полномочия Министерства путей сообщения СССР в вопросах установления формы билетов и плацкарт, порядка продажи и пользования ими, срок их годности, а также правила проезда по железным дорогам [47].

На основании Устава Министерство путей сообщения СССР должно было утверждать и публиковать в «Сборнике правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта СССР» Правила перевозок пассажиров и багажа [48]. А уже с 1 апреля 1955 г. Министерство ввело в действие «Правила перевозок пассажиров и багажа по железным дорогам Союза ССР. Тарифное руководство № 5», согласно которым «проезд депутатов Верховных Советов Союза ССР, союзных и автономных республик» должен был осуществляться по специальным проездным удостоверениям. При этом они считались действительными при предъявлении к ним депутатского билета [49].

Срок действия проездного удостоверения заканчивался с открытием первой сессии Верховного Совета Союза ССР, союзной или автономной республики нового созыва.

Удостоверение давало право: а) бесплатного внеочередного проезда по всем железным дорогам Союза ССР, во всех поездах и вагонах – депутатам Верховного Совета Союза ССР и в пределах территории соответствующей республики – депутатам Верховных Советов союзных и авто-

номных республик; б) внеочередного получения бесплатной плацкарты; в) бесплатного провоза 36 кг ручной клади и 35 кг багажа.

В случае, если поездка депутата Верховного Совета союзной или автономной республики начиналась или оканчивалась на станции, расположенной на территории другой республики, то проезд за это расстояние должен был оплачиваться депутатом на общих основаниях в размере полной стоимости (билет, плацкарта, скорость). Плата за проезд взыскивалась по доплатной квитанции с указанием в ней номера бесплатного проездного удостоверения и указанием кем оно выдано.

Если поездка депутата по бесплатному проездному удостоверению совершалась между станциями, расположенными на территории одной и той же республики, но промежуточные станции находились на территории другой республики, то проезд депутата по транзитному участку совершается бесплатно.

По заявлению депутата Верховного Совета Союза ССР, союзной или автономной республики за сутки до отхода поезда кассы предварительной продажи билетов были обязаны предоставить ему место в спальном или мягком вагоне поезда. На линейных станциях железных дорог места предоставлялись по заявлению депутата начальнику станции за 2 часа до отхода поезда.

Заказанные плацкарты на места необходимо было взять в кассах предварительной продажи за 30 мин. до прекращения работы кассы, а на линейных станциях за 30 мин. до отхода поезда.

При заказе требовалось указать фамилию и номер удостоверения депутата. То же самое нужно было сделать депутату собственноручно на обороте плацкарты при проезде в спальном вагоне прямого сообщения.

И, наконец, билеты для членов семьи депутата Верховного Совета, ехавших совместно с депутатом, должны были приобретаться им за наличный расчет вне очереди по предъявлении депутатского удостоверения [50].

В связи с публикацией правил нельзя не вспомнить текст на удостоверении-вкладыше о бесплатном внеочередном проезде депутатов Верховного Совета Чувашской АССР «по всем железнодорожным и водным путям Чувашской АССР, во всех поездах, вагонах и каютах парохода», который оставался неизменным с 1938 года. Несмотря на конкретное указание правил относительно возможности бесплатного проезда депутатов Верховных Советов союзных и автономных республик по железным дорогам лишь *в пределах территории соответствующей республики* (выделено мной – В.Т.), никаких изменений в удостоверение-вкладыш депутатов Чувашской АССР внесено не было. Понадобилось еще 20 лет, чтобы это, наконец, было сделано!

Интенсивное развитие гражданской авиации в СССР в послевоенный период обусловило необходимость правового урегулирования вопросов пользования депутатами воздушным транспортом. Соответствующие нормативные правовые акты были приняты Президиумом Верховного Совета

СССР в 1958 г. и Президиумом Верховного Совета РСФСР в 1963 г. [51]. За депутатами высшего законодательного органа власти Чувашской АССР это право было закреплено в правилах проезда лишь в 1975 г. [52].

Важной вехой в развитии властной атрибутики стал Закон СССР от 20 сентября 1972 г. «О статусе депутатов Советов депутатов трудящихся в СССР». Статья 31 закона закрепила право депутата на бесплатный проезд [53]. Порядок и условия бесплатного проезда депутатов Верховных Советов союзных, автономных республик и местных Советов, а также порядок связанных с ним расчетов с транспортными организациями определялись Советом Министров СССР и Советами Министров союзных республик [54].

Согласно постановлению Совета Министров СССР от 19 января 1973 г. № 45 «О порядке и условиях бесплатного проезда депутатов Верховных Советов союзных, автономных республик и местных Советов депутатов трудящихся на железнодорожном, автомобильном и других видах транспорта и о порядке возмещения транспортным организациям связанных с этим расходов» проезд депутатов Верховных Советов союзных и автономных республик на железнодорожном, морском и воздушном транспорте, а депутатов краевых, областных Советов, Советов автономных областей, национальных округов и районных Советов депутатов трудящихся на железнодорожном транспорте (соответственно на территории союзной, автономной республики, края, области, округа, района) осуществлялся по депутатским удостоверениям в порядке, определявшимся союзными министерствами: путей сообщения, морского флота и гражданской авиации. Расходы транспортных организаций, необходимые для обеспечения бесплатного проезда депутатов Верховных Советов союзных и автономных республик на железнодорожном, морском и воздушном транспорте, а депутатов местных Советов депутатов трудящихся на железнодорожном транспорте, должны были учитываться при составлении балансов доходов и расходов соответствующих министерств СССР.

Порядок и условия бесплатного проезда депутатов Верховных Советов союзных и автономных республик и местных Советов депутатов трудящихся на автомобильном и речном транспорте республиканского подчинения и на всех видах городского пассажирского транспорта (за исключением такси) и порядок возмещения транспортным организациям связанных с этим расходов должны были устанавливаться Советами Министров союзных республик [55].

14 февраля 1973 г. аналогичное постановление принял Совет Министров РСФСР. При этом регулирование порядка бесплатного проезда депутатов Верховного Совета РСФСР, Верховных Советов автономных республик и местных Советов депутатов трудящихся на автомобильном и речном транспорте республиканского (РСФСР) подчинения и на всех видах городского пассажирского транспорта (за исключением такси), соответственно на территории РСФСР, автономной республики, края, области, округа, района, города, поселкового и сельского Советов возла-



галось на Министерство автомобильного транспорта РСФСР, Министерство речного флота РСФСР и Министерство жилищно-коммунального хозяйства РСФСР. Указанные министерства при составлении своих годовых балансов доходов и расходов должны были учитывать расходы транспортных организаций, связанные с бесплатным проездом депутатов перечисленных звеньев Советов [56].

Вслед за этим постановлением последовали изменения в законы РСФСР «О сельском, поселковом Совете депутатов трудящихся РСФСР», «О районном Совете депутатов трудящихся РСФСР» и «О городском, районном в городе Совете депутатов трудящихся РСФСР» [57]. Так, например, депутаты сельских и поселковых Советов впервые получили право пользоваться бесплатным проездом на автомобильном и водном транспорте республиканского подчинения на территории сельсовета и поселка.

Таким образом, длительный процесс правового урегулирования вопросов, связанных с обеспечением проезда депутатского корпуса на транспорте, в целом завершился. Во всех случаях необходимым условием реализации права на бесплатный проезд являлось предъявление депутатского удостоверения.

В заключение отметим еще несколько важных событий в эволюции удостоверяющего документа на право бесплатного проезда для депутатов Верховного Совета Чувашской АССР. Указом Президиума Верховного Совета Чувашской АССР от 11 февраля 1975 г. «Об утверждении образца депутатского удостоверения депутата Верховного Совета Чувашской АССР» впервые был узаконен не только образец, но и описание документа народного избранника, включая вкладыш к удостоверению на право бесплатного проезда [58]. При этом существенная корректировка была внесена в формуляр вкладыша, в котором не был предусмотрен такой реквизит, как «вид документа». С 1975 г. вкладыш больше никогда не назывался удостоверением, навсегда утратив этот важный элемент любого документа. Одновременно произошли изменения в тексте правил проезда. В первую очередь они коснулись предоставления права пользования воздушным транспортом. В своем обновленном виде эти правила воспроизводились на вкладышах к удостоверениям депутатов Верховного Совета Чувашской АССР всех последующих созывов [59].

Нельзя не обратить внимание и на постановление Президиума Верховного Совета Чувашской АССР от 26 сентября 1989 г. «Об удостоверении народного депутата Чувашской АССР и нагрудном знаке «Чуваш АССР халах депутатчĕ». В нем впервые образец и описание вкладыша к удостоверению народного депутата Чувашской АССР на право бесплатного проезда были утверждены отдельно от других атрибутов: нагрудного знака и удостоверения народного депутата Чувашской АССР [60]. Этот факт можно рассматривать как косвенное признание его отдельным компонентом властной атрибутики.

### Библиографический список

1. **Ткаченко, В. Г.** Атрибуты власти в системе государственного управления Чувашии: к истории создания / В.Г. Ткаченко // Вестник Чебоксарского филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации. Научно-практический журнал. – № 2 (11). – 2016. – С. 59–80; **Ткаченко, В. Г.** К вопросу о возникновении властной атрибутики местных советов Чувашской АССР в 1920-е – 1930-е годы / В. Г. Ткаченко // Пути исторического развития российского государства: от эпохи потрясений к эпохе созидания и консолидации : материалы VIII Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. г. Чебоксары, 3 февраля 2017 года. – Чебоксары: «Новое Время», 2017. – С. 162 – 168; **Ткаченко В.Г.** Эволюция атрибутов власти в государственном управлении Чувашской АССР в 1938–1994 гг. / В.Г. Ткаченко // Вестник Чебоксарского филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации. Научно-практический журнал. – № 1 (12). – 2017. – С.48–76.
2. **Россия.** Николай II. Высочайше утвержденные Правила льготного проезда по железным дорогам отставных и запасных воинских чинов : Положение Комитета Министров, Высочайше утвержденное 25 июня 1899 г. // Полное собрание законов Российской империи [С 1 марта 1881 года по 1913 год] : [В 33-х т.]. – Т. XIX. Отд. 1. 1899 г. – СПб., 1902. – № 17353. – С. 839 – 840;
3. **РСФСР.** Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет. О порядке пользования отдельными классными и служебными вагонами и назначения экстренных поездов и отдельных паровозов (Правила) : Постановление ВЦИК от 10 сентября 1918 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. – № 65. – 1918 г., 12 сентября. – Отд. 1. – Ст. 711. – С. 790.
4. Там же. С. 790, 791.
5. Там же. С. 792.
6. **Мазон, А.** Словоупотребление: семантика и стилистика // Будаев Э.В., Чудинов А.П. Лингвистическая советология [Текст] : монография / Э.В. Будаев, А.П. Чудинов / ГОУ ВПО «Урал. Гос. Пед. Ун-т». – Екатеринбург, 2009. – С. 94.
7. **РСФСР.** Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет. О порядке пользования пассажирскими поездами : постановление ВЦИК не позднее 4 июня 1920 г. [дата публикации] // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. – 1919 г., 14 июня. – № 23. – Ст. 274. – С. 308.
8. Там же. С. 309.
9. Там же. С. 310.
10. **РСФСР.** Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет. О правилах выдачи разрешений на проезд по железным дорогам : постановление ВЦИК от 9 июля 1919 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. – 1919 г., 21 июля. – № 34. – Ст. 340. – С. 399–400.
11. **РСФСР.** Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет. Наказ Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов Рабочих, Крестьянских, Красноармейских и Казачьих Депутатов : постановление ВЦИК от 17 декабря 1919 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. – № 68–69. – 1919 г., 31 декабря. – Ст. 595. – С. 598.
12. **РСФСР.** Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет. О порядке пользования вагонами специального назначения (б[ывшего] Международного Общества спальных вагонов) : постановление ВЦИК от 18 марта 1920 г.

// Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. Отд. 1. – 1920 г., 2 апреля. – № 21. – Ст. 113. – С. 107–108.

13. **РСФСР.** Совет Народных Комиссаров РСФСР. О порядке выдачи годовых и временных служебных билетов для проезда по железным дорогам и внутренним водным путям : Декрет СНК РСФСР от 6 июня 1921 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. Отд. 1. – 1921 г., 3 сентября. – № 50. – Ст. 279. – С. 372.

14. **РСФСР.** Совет Народных Комиссаров РСФСР. Общий Устав железных дорог РСФСР : Декрет СНК РСФСР от 16 августа 1920 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. Отд. 1. – 1920 г., 15 сентября. – № 77. – Ст. 362. – С. 372.

15. **Брагинский, М. И., Витрянский, В. В.** Договорное право. Книга четвертая : Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 5-е изд. стер. / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. – М.: Статут, 2011. – С.72–75.

16. **РСФСР.** Совет Труда и Оборона. О пассажирском движении на водных путях сообщения : Постановление Совета Труда и Оборона // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. – 1920 г., 23 апреля. – № 28. – Ст. 140. – С. 136.

17. **РСФСР.** Совет Труда и Оборона. О порядке пользования проездом по водным путям (Положение) : Постановление Совета Труда и Оборона // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. – 1920 г., 5 мая. – № 33. – Ст. 159. – С. 155.

18. **РСФСР.** Совет Народных Комиссаров РСФСР. Правила получения пропусков и регистрации командировочных удостоверений на проезд по железным дорогам и водным путям сообщения РСФСР : Декрет СНК РСФСР от 6 июня 1921 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. Отд. 1. – 1921 г., 3 сентября. – № 50. – Ст. 276. – С. 370.

19. **РСФСР.** Совет Народных Комиссаров РСФСР. Об оплате за перевозки по железным дорогам и водным путям : Декрет СНК РСФСР от 9 июля 1921 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. – 1921 г., 10 сентября. – № 54. – Ст. 327. – С. 421–422; **РСФСР.** Совет Народных Комиссаров РСФСР. Правила о порядке расчетов за перевозки по железнодорожным и водным путям РСФСР пассажиров, багажа и грузов, совершаемых без оплаты наличными деньгами : Постановление СНК РСФСР от 22 июля 1921 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. – 1921 г., 10 сентября. – № 54. – Ст. 330. – С. 424–426.

20. **РСФСР.** Совет Народных Комиссаров РСФСР. Об оплате за перевозки по железным дорогам и водным путям : Декрет СНК РСФСР от 9 июля 1921 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. – 1921 г., 10 сентября. – № 54. – Ст. 327. – С. 421–422.

21. **РСФСР.** Совет Народных Комиссаров РСФСР. Правила о порядке расчетов за перевозки по железнодорожным и водным путям РСФСР пассажиров, багажа и грузов, совершаемых без оплаты наличными деньгами : Постановление СНК РСФСР от 22 июля 1921 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. – 1921 г., 10 сентября. – № 54. – Ст. 331. – С. 427–428.

22. **РСФСР.** Совет Народных Комиссаров РСФСР. Временная инструкция о порядке пользования льготным проездом : Постановление СНК РСФСР от 27

июня 1921 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. – 1921 г., 10 сентября. – № 54. – Ст. 331. – С. 427–428.

23. **РСФСР.** Совет Народных Комиссаров РСФСР. О порядке выдачи годовых служебных билетов на проезд по железным дорогам и внутренним водным путям (Инструкция) : Декрет СНК РСФСР от 8 сентября 1921 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. – 1921 г., 8 ноября. – № 64. – Отд. 1. – Ст. 467. – С. 578–579.

24. **РСФСР.** Совет Народных Комиссаров РСФСР. О применении на транспорте начал хозяйственного расчета : Декрет СНК РСФСР от 16 января 1922 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. – 1922 г., 25 февраля. – № 6. – Отд. 1. – Ст. 70. – С. 76.

25. **РСФСР.** Совет Народных Комиссаров РСФСР. О праве пользования бесплатными протекционными вагонами : Декрет СНК РСФСР от 20 февраля 1922 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. – 1922 г., 5 апреля. – № 18. – Отд. 1. – Ст. 200. – С. 284–285.

26. Там же. С. 285.

27. **1923. Удостоверение. Горшков** [фото Семена Павловича Горшкова (1881–1953) – участника установления советской власти в Мордовии, известного в республике партийно-хозяйственного работника] // [Электронный ресурс] – Режим доступа : URL : <https://fotki.yandex.ru/next/users/saransk-retrospektiva/album/539207/view/1432555> – Заглавие с экрана. (Дата обращения 07.05.2017)

28. **СССР.** Центральный Исполнительный Комитет СССР. Положение о Народном Комиссариате Путей Сообщения Союза Советских Социалистических Республик : Постановление ЦИК СССР от 12 ноября 1923 г. // Вестник Центрального Исполнительного Комитета, Совета Народных Комиссаров и Совета Труда и Обороне Союза Советских Социалистических Республик. Постановления и распоряжения Рабоче-крестьянского Правительства. – 1923. – № 10. – Ст. 303. – С. 188.

29. **СССР.** Центральный Исполнительный Комитет Союза Советских Социалистических Республик. Положение о Центральном Исполнительном Комитете Союза ССР : Постановление Президиума ЦИК СССР от 12 ноября 1923 г. // Вестник Центрального Исполнительного Комитета, Совета Народных Комиссаров и Совета Труда и Обороне Союза Советских Социалистических Республик. Постановления и распоряжения Рабоче-крестьянского Правительства. – 1923. – № 10. – Ст. 297. – С. 172–173.

30. **РСФСР.** Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет. Об утверждении Положения о членах Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета : постановление ВЦИК от 24 октября 1925 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства Российской Социалистической Федеративной Советской Республики, издаваемое Народным Комиссариатом Юстиции. Отд. 1. – 1925 г., 21 декабря. – № 87. – Ст. 643. – С. 1042.

31. **СССР.** Центральный Исполнительный Комитет Союза Советских Социалистических Республик. Об изменении ст. 76 Положения о Центральном Исполнительном Комитете Союза ССР : Постановление ЦИК СССР от 27 апреля 1927 г. // Собрание законов и распоряжений Рабоче-крестьянского Правительства Союза Советских Социалистических Республик. – 1927 г., 23 мая. – № 24. – Ст. 257. – С. 507–508.

32. **Мехоношин, А. И.** Нагрудные знаки : высшие органы власти, 1917–1991 : [каталог] / Мехоношин А.И. – Екатеринбург : Средне-Уральское книжное изд-во, 2006. – С. 167.

33. Там же.

34. **РСФСР.** Совет Народных Комиссаров РСФСР. О перевозке пассажиров и грузов. Устав железных дорог РСФСР : Декрет СНК РСФСР от 12 июня 1922 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства, издаваемое Народным Комиссариатом Юстиции. – 1922 г., 5 июля. – № 38. – Отд. 1. – Ст. 445. – С. 601–620.

35. **СССР.** Совет Народных Комиссаров СССР. О введении в действие Устава железных дорог Союза ССР : Постановление СНК СССР от 24 мая 1927 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства Союза Советских Социалистических Республик. Отд. 1. – 1927 г., 16 июня. – № 30. – Ст. 308. – С. 604–638.

36. **СССР.** Совет Народных Комиссаров СССР. Об утверждении Устава железных дорог Союза ССР : Постановление СНК СССР № 232 от 10 февраля 1935 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства Союза Советских Социалистических Республик. Отд. 1. – 1935 г., 25 февраля. – № 9. – Ст. 73. – С. 89–112.

37. Там же. С. 101.

38. **СССР.** Совет Народных Комиссаров СССР. Положение о Народном комиссариате путей сообщения СССР : Постановление Правительства СССР от 12 ноября 1923 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства Союза Советских Социалистических Республик, издаваемое Народным комиссариатом юстиции. – Отд. 1. – 1923 г., 23 декабря. – № 108. – Ст. 1036. – С. 1852.

39. **СССР.** Центральный Исполнительный Комитет СССР и Совет Народных Комиссаров СССР. Положение о Народном комиссариате водного транспорта : Постановление ЦИК СССР и СНК СССР № 27/46 от 27 января 1932 г. // Собрание законов и распоряжений Рабоче-крестьянского Правительства Союза Советских Социалистических Республик. Отд. 1. – 1932 г. – № 8 – Ст. 43 б. – С. 68.

40. **РСФСР.** Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет. Постановление. О порядке оплаты труда членов и кандидатов в члены Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета : Постановление ВЦИК от 16 мая 1927 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского Правительства Российской Социалистической Федеративной Советской Республики, издаваемое Народным Комиссариатом юстиции. – 1927 г., 10 июня. – № 46. – Отд. 1. – Ст. 313. – С. 550.

41. Там же. С. 549.

42. **РСФСР.** Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет. Об изменении и дополнении постановления Президиума Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета от 16 мая 1927 г. о порядке оплаты труда членов и кандидатов в члены Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета : Постановление ВЦИК от 16 сентября 1929 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского Правительства Российской Социалистической Федеративной Советской Республики, издаваемой Народным Комиссариатом юстиции. – 1929 г., 22 октября. – № 71. – Отд. 1. – Ст. 694. – С. 1029.

43. **Лот из трех предметов: нагрудного знака и двух документов, принадлежавших В.Ф.Синицыну.** // Монеты и медали. Аукцион. № 72. Лот 421. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://www.numismat.ru/au.shtml?au=72&per=0&descr=&material=0&nominal=0&lottype=0&ordername=0&orderdirection=ASC&num=20&&page=21> (Дата обращения 07.12.2016), свободный. Загл. с экрана. – Яз. рус.



44. **СССР.** Верховный Совет СССР. О возмещении депутатам расходов, связанных с выполнением депутатских обязанностей : Закон СССР от 17 января 1938 г. // Собрание действующего законодательства СССР. Раздел I. Законодательство об общественном и государственном устройстве. Книга первая. – М.: Издательство «Известия», 1973. – С. 189; **РСФСР.** Верховный Совет РСФСР. О возмещении депутатам Верховного Совета РСФСР расходов, связанных с выполнением депутатских обязанностей : Закон РСФСР от 17 июля 1938 г. // Первая сессия Верховного Совета РСФСР. 15 – 20 июля 1938 г. Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета РСФСР, 1938. – С. 134.

45. **Чувашская АССР.** Верховный Совет Чувашской АССР. О возмещении депутатам Верховного Совета Чувашской АССР расходов, связанных с выполнением депутатских обязанностей : Постановление Верховного Совета Чувашской АССР от 28 июля 1938 г. // Первая сессия Верховного Совета Чувашской АССР. 26–31 июля 1938 г. Стенографический отчет. – Чебоксары: Издание Верховного Совета Чувашской АССР, 1938. – С. 41.

46. Чувашский национальный музей. ЧКМ Инв. 13702/9.

47. **СССР.** Совет Министров СССР. Об утверждении Устава железных дорог Союза ССР : постановление Совета Министров СССР от 8 декабря 1954 г. № 2414 // Приказ Министерства транспортного строительства СССР № 77 от 22 декабря 1954 г. [Об объявлении для руководства и исполнения Постановления Совета Министров СССР от 8 декабря 1954 г.] – М.: Издание Министерства транспортного строительства СССР, 1954. – С. 33.

48. Там же. С. 3.

49. **СССР.** Министерство путей сообщения СССР. Правила перевозок пассажиров и багажа по железным дорогам Союза ССР (Тарифное руководство № 5) Введены в действие с 1 апреля 1955 г. – М.: Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1955. – С. 55–56.

50. Там же.

51. **СССР.** Верховный Совет СССР. О бесплатном пользовании депутатами Верховного Совета СССР воздушным транспортом при выполнении ими депутатских обязанностей : Постановление Президиума Верховного Совета СССР от 1 апреля 1958 г. // Ведомости Верховного Совета Союза Советских Социалистических республик. – 1958 г., 24 июля. – № 15 (910). – Раздел 3. – С. 653; **РСФСР.** Верховный Совет РСФСР. О бесплатном пользовании депутатами Верховного Совета РСФСР воздушным транспортом : Постановление Президиума Верховного Совета РСФСР от 15 августа 1963 г. // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1963 г., 29 августа. – № 34. – Ст. 655. – С. 721.

52. Чувашский национальный музей. ЧКМ Инв. 13725/29.

53. **СССР.** Верховный Совет СССР. О статусе депутатов Советов депутатов трудящихся в СССР : Закон СССР от 20 сентября 1972 г. // Ведомости Верховного Совета Союза Советских Социалистических республик. – 1972 г., 27 сентября. – № 39 (1645). – Ст. 347. – С. 572–573.

54. Там же. – С. 573.

55. **СССР.** Совет Министров СССР. О порядке и условиях бесплатного проезда депутатов Верховных Советов союзных, автономных республик и местных Советов депутатов трудящихся на железнодорожном, автомобильном и других видах транспорта и о порядке возмещения транспортным организациям связанных с этим расходов : Постановление Совета Министров СССР от 19 января



1973 г. № 45 // Собрание Постановлений Правительства Союза Советских Социалистических Республик. – 1973. – № 3. – Ст. 9. – С. 51.

56. **РСФСР.** Совет Министров РСФСР. О порядке и условиях бесплатного проезда депутатов Верховного Совета РСФСР, Верховных Советов автономных республик и местных Советов депутатов трудящихся на автомобильном и речном транспорте республиканского (РСФСР) подчинения и на всех видах городского пассажирского транспорта (за исключением такси) и о порядке возмещения транспортным организациям связанных с этим расходов : Постановление Совета Министров РСФСР от 14 февраля 1973 г. № 67 // Собрание Постановлений Правительства Российской Советской Федеративной Социалистической Республики. – 1973. – № 7. – Ст. 25. – С. 109–110.

57. **РСФСР.** Верховный Совет РСФСР. О внесении изменений и дополнений в Закон РСФСР «О сельском, поселковом Совете депутатов трудящихся РСФСР» : Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 31 мая 1973 г // Ведомости Верховного Совета РСФСР. – 1973 г., 7 июня. – № 23 (765). – Ст. 503. – С. 346; **РСФСР.** Верховный Совет РСФСР. О внесении изменений и дополнений в Закон РСФСР «О районном Совете депутатов трудящихся РСФСР» : Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 31 мая 1973 г. // Ведомости Верховного Совета РСФСР. – 1973 г., 7 июня. – № 23 (765). – Ст. 504. – С. 348; **РСФСР.** Верховный Совет РСФСР. О внесении изменений и дополнений в Закон РСФСР «О городском, районном в городе Совете депутатов трудящихся РСФСР» : Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 31 мая 1973 г. // Ведомости Верховного Совета РСФСР. – 1973 г., 7 июня. – № 23 (765). – Ст. 505. – С. 353.

58. **Чувашская АССР.** Президиум Верховного Совета Чувашской АССР. Об утверждении образца депутатского удостоверения депутата Верховного Совета Чувашской АССР : Указ Президиум Верховного Совета Чувашской АССР от 11 февраля 1975 г. // Протокол № 33 заседания Президиума Верховного Совета Чувашской АССР от 27 февраля 1975 г. – Чебоксары, 1973. – С. 16, 21 – 23.

59. Чувашский национальный музей. ЧКМ Инв.13725/29; 17528/83; 17528/178.

60. **Чувашская АССР.** Президиум Верховного Совета Чувашской АССР. Об удостоверении народного депутата Чувашской АССР и нагрудном знаке «Чăваш АССР халах депутатчĕ» : Постановление Президиума Верховного Совета Чувашской АССР от 26 сентября 1989 г. // Протокол № 38 заседания Президиума Верховного Совета Чувашской АССР от 26 сентября 1989 г. – Чебоксары, 1989. – С. 9–10.

---

**Ткаченко Владимир Глебович**, выпускник Московского государственного историко-архивного института, кандидат исторических наук, доцент кафедры государственного и муниципального управления Чебоксарского филиала ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», государственный советник Чувашской Республики I класса, Почетный архивист России, e-mail: vlagletka@yandex.ru

---