

рожном транспорте, специалисты пришли к выводу, что самым распространенным преступным деянием в конце XIX—начале XX столетия были кражи. Основываясь на отечественном и зарубежном опыте, авторы заметок дают советы по совершенствованию методов борьбы с преступлениями на транспорте, в их числе, помимо железнодорожной сыскной полиции, юрисконсульта по железнодорожным делам, советуют использовать технические новинки того времени — дактилоскопические доказательства, которые позволят найти нарушителей, которые подделывали документы по грузоперевозкам, гораздо быстрее и с более точным результатом. Необходимо заметить, что сегодня проблема безопасности на транспорте и уменьшения числа преступлений остается приоритетной.

На страницах дореволюционного периодического издания поднимались вопросы, которые остаются злободневными и для современных отношений на железнодорожном транспорте — проблемы просрочки в доставке груза. Одной из основных причин автором выдвигается проблема пробелов в законодательстве, а именно «недостаточная определенность и неточность редакции ст. 110 Устава Российских железных дорог» (*Змирлов К.П. Ответственность железной дороги за просрочку в доставке груза // Журнал министерства юстиции. 1899. № 2. С. 8*).

Современные исследователи вопросов источников транспортного права также как и дореволюционные исследователи находят противоречия отраслевого нормативного материала с общероссийским гражданским законодательством, о чем свидетельствуют статьи в современных периодических изданиях, таких как Транспортное право. Сегодня материалы судебной практики по железнодорожным делам остаются актуальным источником, продолжают публиковаться в ведомственных изданиях, а также на сайтах управления дорог и официальных порталах федеральных судов России и активно используются специалистами для подготовки к судебным заседаниям и материалов научных изданий.

А.А. РАСПОПИНА

РАСФОРМИРОВАНИЕ ИРКУТСКОГО АДМИРАЛТЕЙСТВА (по материалам РГАВМФ)

В 1838 г. Морское Министерство начало сбор сведений об устройстве и управлении сибирских портов. 11 апреля того же года из Морского Министерства канцелярии флота генерал-интенданта Васильева поступил запрос в Кораблестроительный департамент о том, когда и в связи с чем были образованы Сибирские порты: Охотск, Петропавловск и Иркутское адмиралтейство, требовалось предоставить сведения о личном составе и снабжении этих портов и указать, нет ли каких-либо особенных постановлений относительно этих портов.

Кораблестроительный департамент незамедлительно предоставил все имеющиеся у него сведения по этим вопросам. Относительно Иркутского адмиралтейства сообщалось, что на Байкале находятся транспорты Ермак и Иркутск, которые осуществляют перевозку с одного берега на другой «разного рода людей и тягостей». Об образовании адмиралтейства департаменту ничего не было известно. В связи с тем, что обязанности Иркутского адмиралтейства заключались в содержании двух небольших судов для перевозки через Байкал ссыльных, то Департамент предложил рассмотреть вопрос о том, «не представится ли возможности обязанности сии передать в гражданское ведомство или в ведение главного управления Путей Сообщения» (*РГАВМФ ф. 158, оп. 1, д. 1251, л. 5*). Для получения интересующих сведений имело смысл ознакомиться с работой и устройством Сибирских портов на месте.

Инспекторский департамент Морского министерства принял решение о командировании адъютанта Главного Морского Штаба капитан-лейтенанта Васильева для проведения инспекторской проверки Иркутского, Охотского и Петропавловского портов. Капитан-лейтенанту Васильеву была дана подробная инструкция, подписанная 30 апреля 1838 г. начальником Главного Морского Штаба Князем Меншиковым. Васильев должен был провести инспекторскую проверку командного состава указанных портов, осмотреть управление судами и по возможности привести его к единообразию с Балтийским флотом, осмотреть все казенные здания и охраняемое на складах имущество. Сообщить сведения о снабжении портов всем необходимым и выяснить более выгодный способ снабжения их «не сможет ли это взять на себя РАК» (Российско-Американская компания). Капитан-лейтенанту предписывалось: «сообразить меру необходимости судов на Байкале и рассмотреть: нельзя ли там обойтись без оных, равно не будет ли удобным уничтожить Иркутское адмиралтейство, заменив оное комиссионерством. Вам позволено при сем войти в сношение как с генерал-губернатором Восточной Сибири, так и с другими местными начальниками» (*РГАВМФ, ф. 283, оп. 1, д. 4359, л. 3об.*). В случае расформирования Адмиралтейства нижние чины (более 100 чел.) должны быть отправлены в Охотск и войти в состав охотского морского экипажа. Если же Адмиралтейство остается, то в этом случае комплектовать охотский экипаж предписывалось тем же порядком, каким «комплекуются Сибирские войска, так как пополнение того экипажа собственно из морских команд, по крайнему некомплекту оных совершенно не возможно» (*Там же. Л. 4*). Местные сибирские власти неоднократно обращались к Адмиралтейств-коллегии с просьбой о командировании в сибирские порты знающих морское дело людей.

Уже 30 июня 1838 г. капитан-лейтенант Васильев представил рапорт о состоянии Иркутского адмиралтейства, команды и Байкальской флотилии. Адмиралтейская команда состояла на тот момент из 6 обер-офи-

церов — корпуса корабельных инженеров поручик Иван Вишневский, корпуса флотских штурманов прапорщик Захар Федоров и Михайло Шпир, шкипер 12 класса Григорий Широковский, комиссар 12 класса Андрей Кириллов и начальник Иркутского адмиралтейства лейтенант Трескин. Нижних чинов охотского экипажа — 68 и мастеровых — 38. Внешний вид и подготовку команды Васильев нашел «весьма неудовлетворительной». Обмундирование команды, по словам Васильева, совершенно не соответствовало стандартам, принятым на Балтике, как в отношении покроя, так и качества материалов. Объяснение подобному обстоятельству он видел в том, что здесь не имелось образцов для пошива форменной одежды, а материалы, доставлявшиеся из военного комиссариата, оставляли желать лучшего. С мастеровыми дело обстояло еще хуже. Они, хотя и обеспечивались мундирами серого цвета, но «не сравнены еще в довольствии и обмундировании с существующими в рабочих экипажах» (*Там же. Л. 10об.*).

Из судов Байкальской флотилии в навигацию 1838 г. в море ходил только транспорт «Иркутск» с экипажем из 16 чел., под командованием прапорщика Шпира, но судовой порядок на нем также вызвал нарекания со стороны Васильева. Еще один транспорт «Ермак» и бот «Бурят» по своей ветхости не могли вступить в компанию и были определены местной комиссией на слом, в то же время известно, что открытый 14-весельный бот «Бурят», (построенный еще в 1829 г.) использовался вплоть до 1841 г. — ходил по р. Ангаре от Иркутска к Никольской пристани и Лиственичному рейду (*РГАВМФ, ф. 410, оп. 2, д. 434, л. 3*). Но так как на Байкале должно было находиться всегда не менее двух транспортов, то еще в 1837 г. 26 февраля взамен обветшавшему транспорту было начато строительство нового, названного «Иртыш». К приезду Васильева транспорт находился еще на стапеле и мог быть готов только к поздней осени. В связи с тем, что в это время рассматривался вопрос об упразднении Иркутского адмиралтейства, то завершать постройку транспорта, устанавливая рангоут, такелаж, паруса не имело смысла. Полностью закончив строительство, было бы сложно найти покупателя «здешнее купечество в затруднении будет купить по неудобности управления» и казна, следовательно, не сможет покрыть расходы, затраченные на строительство. Поэтому Васильев предложил продать «Иртыш» в недостроенном виде, а мастеровую команду отправить в Охотск.

Капитан-лейтенант Васильев произвел осмотр всех принадлежащих Морскому ведомству строений Иркутского адмиралтейства. Оно на тот момент состояло из двух частей: новой, или малой, расположенной на правом берегу Ангары в 800 м ниже устья Ушаковки (за Знаменским монастырем) и второй — старой части Адмиралтейства — в двух верстах выше по течению Ушаковки (район современного стадиона «Динамо»). Васильев в своем рапорте не дал развернутого перечня всех строений,

но поручил составить план всех построек и представить его в строительный департамент, (на сегодняшний день этих планов обнаружить пока не удалось, но в фондах РГАВМФ сохранились планы и фасады строений старого и нового адмиралтейств, выполненные в 1819 и в 1825 гг.). В новой части находились эллинг, канатный завод, магазин в трех отделениях, караульная, предназначенная для столярных и блоковых работ, кузница с угольником, сарай для хранения леса с чертежной, мастерские, смольня с коридором для осмолки стреньги (стреньга — прядь нитей, свитая в веревку для изготовления канатов), магазины для хранения инструментов, служительский флигель, казармы, кухня и баня (РГАВМФ, ф. 326, оп. 1, д. 2414). В старой части — на Ушаковке находились дом начальника Адмиралтейства со всеми службами и садом. За девять лет до описываемых событий, при сдаче командования адмиралтейством лейтенантом Лутковским П.С. лейтенанту Иванову П.И. вокруг комплекса построек на Ушаковке «...переднего двора и дома начальника, расположенного при нем сада — все обнесено палисадом выкрашенным красною краскою с шарами на столбах», а в середине двора был установлен «столб для солнечных часов, выкрашенный разными красками» (РГАВМФ, ф. 84, оп. 1, д. 574, л. 9). Таким же забором, украшенным шарами на столбах была обнесена часть нового Адмиралтейства (на Ангаре), обращенная на улицу Якутскую. Сегодня не известно сохранился ли забор с шарами, солнечные часы, столб с колоколом (рындой) — в новой части к моменту инспекции адмиралтейства капитан-лейтенантом Васильевым.

Кроме всего перечисленного Адмиралтейству принадлежали при Никольской пристани (на Ангаре) — одноэтажный флигель для офицеров и флотских с десятью окнами, и флигель в два этажа для хранения материалов, вещей и такелажа с казенных транспортных судов. Также два флигеля — один для офицеров и нижних чинов, другой — для хранения материалов находились при Лиственичной пристани. Все строения были деревянными и по наблюдению Васильева находились в посредственном состоянии, но если их отремонтировать, то могли бы служить долго. К недвижимому имуществу Адмиралтейства относился и маяк, расположенный на южном берегу Байкала. Часть суммы на его постройку была собрана частными судовладельцами, другая часть суммы взята из средств, ассигнованных на содержание казенных байкальских судов.

Одной из основных задач Адмиралтейства было осуществление постоянного сообщения через Байкал. Транспортные суда могли перевозить за плату пассажиров и различные грузы, но на борт казенных транспортов чаще всего в качестве пассажиров поднимались чиновники, воинские команды и партии ссыльных, которые и перевозились бесплатно. Из грузов перевозилась в основном только почта. Все купеческие товары переправлялись на частных судах, равно как и остальные пассажиры. Рапортом начальника Адмиралтейства Трескина сообщается, что «...в

каждое лето без всякой платы перевозится воинских команд от 276 до 423 чел. и партий ссыльных от 265 до 575 чел. Сбор с проезжающих по дорожным билетам простирается в течение минувших шести лет до 325 р. в лето» (РГАВМФ, ф. 158, оп. 1, д. 1251, л. 17об.). Трескин, а с ним и генерал-губернатор Восточной Сибири Руперт соглашались с тем, что сбор с проезжающих не приносит никакой пользы для казны и, пожалуй, единственное, что является выгодным — это перевоз через Байкал партий ссыльных и воинских команд. Расходы на содержание Адмиралтейства значительно превышали его доходы. Так, Руперт сообщал, что «за минувшие пять лет содержание Иркутского адмиралтейства, команды и транспортных судов стоило казне 201 841 р., между тем, как ...ссыльных в прошедшие пять лет перевезено 1639 чел., не многим более по 300 чел. каждый год» (Там же. Л. 28). В связи с этим, по мнению Руперта, гораздо выгоднее для казны упразднить Адмиралтейство, а перевозку передать в частные руки и это может обойтись не дороже 10 тыс. р. в год.

По поводу обязанностей Иркутского адмиралтейства, в которые входила доставка припасов и материалов для Охотского порта, капитан-лейтенант писал, что она осуществляется «подрядами через здешнее губернское правление, а потому не предвидится надобности в учреждении комиссионерства, в прочем здешняя контора Американской компании принимает эту обязанность на себя» (РГАВМФ, ф. 283, оп. 1, д. 4359, л. 13).

Несмотря на достаточно подробный рапорт капитан-лейтенанта Васильева на многие вопросы касательно образования Иркутского адмиралтейства и его роли в хозяйственном освоении сибирских территорий по-прежнему было сложно дать ответ. Рапорт был быстро доставлен в Петербург и уже 23 августа 1838 г. флота генерал-интендант Васильев просил уточнить: «Не имеет ли Иркутское Адмиралтейство по цели учреждения его, какого-либо отношения или связи с другими Сибирскими портами, а потому уничтожение сего Адмиралтейства не сопряжено ли с каким-нибудь неудобством или невыгодами для тех портов» (РГАВМФ, ф. 158, оп. 1, д. 1251, л. 25). Мысль о возможности расформирования этого учреждения стала высказываться все чаще, но для принятия решения по этому вопросу и «испрошения предварительного разрешения государя императора» требовалось собрать всю информацию об основании Адмиралтейства. Но как сегодня известно, создание Адмиралтейства было напрямую связано с работой Секретной Нерчинской экспедиции, документы о работе которой еще в то время были полностью засекречены, следовательно и все, касающееся Иркутского адмиралтейства, точнее причин его организации и первых лет работы было установить на тот момент довольно сложно. Отсюда и неточности в сведениях, а иногда и просто предположения, которые высказывались различными департаментами Морского министерства. Что касается вопроса, заданного

флота генерал-интендантом Васильевым о неудобствах для остальных сибирских портов, которые могут повлечь расформирование Адмиралтейства был дан следующий ответ: «обстоятельства показывают, что содействие Иркутского адмиралтейства Охотскому порту и Камчатке были весьма малозначительны. С уничтожением Иркутского адмиралтейства затруднений в действиях по части Морского комиссариата быть не может» (*Там же. Л. 41*).

Действительно, после организации регулярных русских кругосветных плаваний с 1803 г., доставка необходимых материалов и припасов для Камчатки и Охотска стала осуществляться на судах этих экспедиций, что было значительно удобнее и это серьезно сократило функции Иркутского адмиралтейства, т.к именно оно ранее занималось подготовкой и отправкой всего необходимого для Охотска и Камчатки.

Итак, 13 октября 1839 г. был подписан Указ, которым «Государь Император высочайше повелеть соизволил Иркутское адмиралтейство по ненадобности в оном упразднить, оставив в Иркутске в виде комиссионера лейтенанта Трескина и при нем 1 боцмана, 8 матросов, 2-х мастеровых, как для исполнения комиссионерских поручений, так и для переправ по Ангаре» (*Там же. Л. 102*).

Морскую команду Адмиралтейства предписывалось отправить в Охотск. В ведомости отправляющихся в Охотск значилось: «обер-офицеров — 2 чел., нижних чинов — 62 чел., жен нижних чинов — 16, детей мужеска и женского пола — 23. Итого — 103 чел.» (*РГАВМФ, ф. 283, оп. 1, д. 4359, л. 12*). Среди документов дела имеется список всех нижних чинов, прибывших на службу в Охотск, но там указаны 69 фамилий, тогда как предполагалось отправить 62 человека. Некоторая неясность и в отношении того, какое количество людей должно было остаться в Иркутске для продажи с торгов разных материалов и завершения дел по Адмиралтейству. В деле имеется документ за подписью начальника Адмиралтейства лейтенанта Трескина, в котором указано 38 чел., но из бумаг того же дела оказывается, что с 1839 г. по ноябрь 1845 г. в Иркутске оставались только лейтенант Трескин и два матроса, на содержание которых ежегодно стоило комиссариатскому департаменту Морского министерства 2 060 р. серебром в год.

Сразу после расформирования Адмиралтейства все карты, инструменты и остальные вещи, принадлежащие гидрографическому департаменту были высланы в Петербург. Что касается всех строений, то они были приняты генерал-губернатором в военное ведомство. Намного сложнее обстояло дело с байкальской флотилией, вернее тем, что от нее осталось. Транспорт «Иркутск», которым командовал прапорщик Шпир, разбился у Посольского рейда 21 сентября 1838 г., не смотря на то, что от транспорта остались лишь обломки, всем удалось спастись. Следствие по этому делу тянулось до 19 апреля 1839 г., рассматрива-

лось в нескольких инстанциях и в частности в комиссии военного суда, но в виду того, что Шпиром были предприняты все попытки для спасения транспорта и команды, было принято решение «командира транспорта «Иркутск» прапорщика Шпира как не обнаруженного по делу сему виновным, от всякой ответственности освободить» (РГАВМФ, ф. 158, оп. 1, д. 1288, л. 20 об.). На рейде в Лиственичном находился недавно выстроенный транспорт «Иртыш», ветхий, открытый, 14-весельный бот «Бурят» и две портовые и две судовые четырехвесельные лодки, покупателей на которые никак не находилось. Трескин объяснял это тем, что местные судопромышленники предпочитали плоскодонные суда, являвшиеся более грузоподъемными, в отличие от острокильных казенных транспортов, которые были сложны в управлении и обладали меньшей грузоподъемностью. Иркутский гражданский губернатор предложил выкупить эти суда за счет казны для осуществления дальнейшей перевозки на них через Байкал партий ссыльных, но эта идея не нашла поддержки.

После расформирования Адмиралтейства была составлена опись принадлежащего адмиралтейству имущества. В 1840 г. часть вещей и материалов — гвозди, инструменты, листовое железо, краски и т.д., которые могли пригодиться в Охотске, были упакованы и отправлены туда, но что было затрачено 3 153 р. Все остальное было оценено и подлежало продаже с аукциона. Общая сумма оценки составила 8 360 р. 24 2/7 к. серебром (РГАВМФ, ф. 1 58, оп. 1, д. 1251, л. 227). Оставленный в качестве комиссионера лейтенант Трескин сообщал в 1841 г. в Кораблестроительный департамент, что продажа имущества идет довольно медленно, желающих немного, да и те интересуются в основном мелочным товаром, а продавать ниже установленной цены комиссионеры не имели права. Так, к ноябрю 1842 г. удалось продать имущества на сумму только 945 р. 18 к. серебром (Там же. Л. 289). Рапорты о продаже отправлялись Трескиным каждые два месяца, судя по ним в 1843 г. было продано сумму 1 125 р. 5 к. серебром. Из отчетов видно, что в отдельные месяцы 1843 г., а в последующем все чаще и чаще, с торгов удавалось продавать имущества только на 5–7 р. в месяц, а бывало, что покупатели вообще не приходили.

По прошествии нескольких лет — в 1844 г. Кораблестроительный департамент нашел, что дальнейшее пребывание в Иркутске комиссионеров Трескина и двух матросов (фамилии установить пока не удалось) совершенно не выгодно казне, поэтому предложил передать все дела в ведение местного гражданского начальства. Один из матросов к тому времени находился на лечении в военном госпитале, другой — получил назначение в чертежники гражданского ведомства, а Трескин ожидал решения на поданный им рапорт о предоставлении ему годичного отпуска.

По решению иркутских властей и согласованию с начальником Главного морского штаба место комиссионера занял находившийся в Иркут-

ске 35-летний шкипер 10 класса Григорий Широковский, в помощники которому были определены двое нижних чинов. За период с 1844 по 1846 г. вырученные деньги от продажи имущества составили 390 р., а на содержание комиссионеров ежегодно затрачивалось казной 436 р. 22 к. (*Там же. Л. 393*). В 1847 г. со смертью Григория Широковского вся комиссионерская деятельность была прекращена. К тому времени непроданного имущества оставалось на сумму 78 р. 16 к. серебром. Покупателей на транспорт, бот и лодки так и не нашлось и они сгнили на пристани в Лиственичном. Все принадлежавшие Адмиралтейству строения были переданы в военное ведомство, а в помещениях бывшей морской команды разместились артиллерийский гарнизон. Адмиралтейские строения, находящиеся на р. Ушаковке, были признаны столь ветхими, что от размещения здесь военных отказались, так как «сумма употребленная на ремонт превышала бы стоимость самих зданий» (*РГАВМФ, ф. 84, оп. 1, д. 2297, л. 28*). Они были куплены генерал-губернатором Восточной Сибири за 342 р. 85 к. серебром в гражданское ведомство. Ничего не известно о судьбе канатного завода и некоторых других строений, возможно они были разобраны, так как на плане г. Иркутска 1868 г. от них не осталось никаких следов.

В память от Адмиралтействе осталась лишь улица, названная Адмиралтейской (сегодня Сурнова), протянувшаяся вдоль берега Ангары.

**Т.Е. САНЖИЕВА,
С.Д. ХУТАШКЕЕВА**

ОСОБЕННОСТИ ТОРГОВОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В ЗАПАДНОМ ЗАБАЙКАЛЬЕ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.

В Западном Забайкалье торговля являлась отражением структуры хозяйственного развития региона. Низкий уровень развития обрабатывающей промышленности, базирующейся в основном на переработке сельскохозяйственного сырья и природных богатств, делали торговлю Западного Забайкалья однобоко развитой. Это было связано, во-первых, с развитием золотопромышленности, предьявившей значительный спрос на предметы личного потребления и средства производства, во-вторых, по мере уменьшения натурального хозяйства и втягивания земледелия в товарно-денежные отношения все более возрастал спрос сельского населения на промышленную продукцию. К тому же в крае были слабо развиты домашняя промышленность и ремесла (*Асалханов И.А. Социально-экономическое развитие Юго-Восточной Сибири во второй половине XIX в. Улан-Удэ, 1963. С. 444*).