

2. Дамдинсурэн С. Монгольская национально-демократическая революция 1921 года и российский фактор / С. Дамдинсурэн // Россия и Монголия: новый взгляд на историю взаимоотношений в XX веке : сб. ст. — М. : Ин-т востоковедения РАН, 2001. — С. 43–69.

3. Дэмбэрэл К. Влияние международной среды на развитие Монголии: Сравнительный анализ в историческом контексте XX века / К. Дэмбэрэл. — Иркутск : Оттиск, 2002. — 122 с.

4. История Монгольской Народной Республики. — М. : Наука, 1983. — 661 с.

5. Лузянин С. Г. Россия — Монголия — Китай в первой половине XX века. Политические взаимоотношения в 1911–1946 гг. / С. Г. Лузянин. — М. : Институт Дальнего Востока РАН, 2000. — 268 с.

6. Майский И. М. Монголия / И. М. Майский // Новый Восток. — № 1. — С. 169–173.

7. Майский И. М. Монголия накануне революции / И. М. Майский. — М. : Изд-во вост. лит., 1959. — 310 с.

8. Позднеев А. М. Монголия и Монголы: Результаты поездки в Монголию, исполн. в 1892–1893 гг. / А. М. Позднеев. — Т. 1. Дневники и маршрут 1892 года. Изд-во имп. русск. геогр. общ. — СПб., 1896. — 696 с.

9. Чимитдоржиев Ш. Б. Россия и Монголия / Ш. Б. Чимитдоржиев. — М. : Изд-во вост. лит., 1987. — 239 с.

Информация об авторе

Батунаев Эдуард Владимирович — кандидат исторических наук, младший научный сотрудник, Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6, e-mail: Batunaeveduard@mail.ru.

Author

Eduard V. Batunaev — Ph.D. in History, Research Worker, Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Russian Academy of science, Siberian Branch, 6 Sakhyanova str., 670047, Ulan-Ude, Russian Federation, e-mail: Batunaeveduard@mail.ru.

УДК 656.62(5715(091))
ББК 3948(2P54 г)

С.В. ГУЗЕНКОВ

УСТАНОВЛЕНИЕ ПОЧТОВО-ПАССАЖИРСКОГО ПАРОХОДСТВА НА СЕЛЕНГЕ (ДОГОВОР 21 ДЕКАБРЯ 1913 ГОДА)

Освещается проблема установления «субсидированного» пароходства на Селенге в начале XX в. Предметом исследования является юридический документ, определяющий правила выполнения селенгинских почтово-пассажирских рейсов, — договор, заключенный между Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог МПС и Верхнеудинской пароходной компанией 21 декабря 1913 г.

Ключевые слова: экономическая история Сибири, история речного транспорта Восточной Сибири в начале XX в., освоение сибирских

водных путей, транспортное законодательство, селенгинское пароходство, концентрация капиталов на речном транспорте, Верхнеудинская компания.

S.V. GUZENKOV

OPENING POSTAL-PASSENGER SHIP LINE ON THE SELENGA RIVER (AGREEMENT, DECEMBER 21, 1913)

The article offers the readers an insight into the problem of establishment of «subsidized» steam navigation in the beginning of the XX c. The author of the paper researches the legal document that determined the rules for the Selenga river passenger-postal trips — the Agreement, between the Administration of inland waterways and highways of Ministry of Transportation and Verkhneudinsk shipping company signed on December, 21, 1913.

Keywords: economic history of Siberia, history of the river transport of Eastern Siberia in the beginning of the XX century, establishment of Siberian waterways, transport legislation, the Selenga river steam navigation, concentration of capital in the river transportation system, Verkhneudinsk shipping company.

Значительным событием в истории селенгинского судоходства в начале XX столетия явилось установление «обязательного» почтово-пассажирского пароходства по маршруту Верхнеудинск — Усть-Кяхта.

Просмотренные нами источники не позволяют проследить подготовительную работу по организации «государственного» пароходного сообщения. Известно лишь, что в докладной записке на имя иркутского военного Генерал-Губернатора от 5 апреля 1910 г. И.Н. Черных, — управляющий только что созданной на средства кяхтинских промышленников Д.М. Коржавина, Д. Кравца и Меера Верхнеудинской пароходной компании (30 марта 1910 г.), заявил, что компания «готова принять на себя обязательство по выполнению срочных почтово-пассажирских рейсов по этой дистанции (Верхнеудинск — Усть-Кяхта — авт.) даже с настоящей навигации 1910 г. [1, л. 2]. Находясь в Царском Селе 6 июня 1912 г. Николай II утвердил одобренный Государственным Советом и Государственной Думой Закон «О срочном пароходном сообщении по реке Селенге».

Установив «главные основания», на которых должно содержаться срочное пароходство, Закон определил: «I. Предоставить Министру Путей Сообщения, для организации при субсидии от казны в виде порейсового вознаграждения, срочного почтово-пассажирского пароходного сообщения по реке Селенге, на срок не свыше пяти лет, начиная с навигации 1912 г., вступить без производства торгов, в договорные отношения с тем, из предпринимателей, выразивших желание принять на себя

содержание означенного сообщения, который предложит наиболее выгодные условия» [3, ст. 37211].

Выполняя Закон, Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог МПС по представлению иркутского военного Генерал-Губернатора возложило обязанности по выполнению обязательного пароходного сообщения на Верхнеудинскую пароходную компанию, заключив с ней 21 декабря 1913 г. соответствующий договор [2, л. 28–32 об.].

Верхнеудинская пароходная компания брала обязательство содержать срочное почтово-пассажирское пароходство с 1914 по 1916 г. включительно по Селенге по маршруту Верхнеудинк — Кибалино — Селенгинск — Билюты — Бутиха — слобода Усть-Кяхта (в случае необходимости предусматривались остановки и в населенных пунктах, не предусмотренных в расписании) протяженностью 212 верст выполняя в навигацию не менее 75 обязательных рейсов (в число почтовых рейсов могли быть включены и рейсы грузовые, если ими воспользовались и пассажиры).

Для выполнения перевозок компания обязана иметь собственные «рекоходные машины». Пароход «должен соответствовать современному состоянию речного судостроения» и иметь «приспособленные помещения (для транспортировки) почты, пассажиров и грузов». Предпринимателю разрешалось «везти» за пароходом баржу.

Для комфорта путешествующих на пароходу предписывалось организовывать не менее 14 спальных пассажирских мест в каютах I и II классов и не менее 40 мест — для III класса. Пассажирские места I и II классов устраиваются исключительно в каютах, а «III класс» размещается на палубе под крышей, или внутри трюма. Помещения для арестантов должны быть совершенно отделены прочными перегородками.

Перед началом навигации пароходы и баржи подлежали «освидетельствованию» на предмет «...прочности их корпусов, исправности паровых котлов, наличности всех необходимых для паровых судов принадлежностей, так и в отношении соблюдения других обязательных для пароходов правил».

Технический осмотр проводили специалисты командруемые «главным местным начальством». По его итогам они принимали решение о подготовке судна к работе, подписывая специальный документ — «Акт свидетельства». Если же в «Акте свидетельства» указывались неисправности, то компания должна их обязательно устранить к указанному в документе сроку. Допускалось проведение инспекции судов и во время навигации, но она не должна задерживать срочного движения пароходов. По соглашению с почтовым ведомством Верхнеудинская пароходная компания должна была договориться об условиях перевозки почты, устройства почтовых помещений и обеспечить сопровождающим почту «достойные условия» во время рейса («предоставлять лицу, сопрово-

ждающему почту, возможность иметь постоянный надзор за хранением ее на пароходах», «Для помещения сопровождающих почты чинов должна быть отведена на пароходе одноместная пассажирская каюта, удобная и доступная для публики, с необходимою обстановкою для производства почтовых операций», в случае необходимости перевозить почту под особой охраной конвоиров, которых необходимо перевозить бесплатно; сопровождающие почту чиновники имеют право пользоваться продовольствием из пароходных буфетов по льготному тарифу; как и капитан парохода, а обеспечение продовольствием почтальонов вменялось в обязанность почтового ведомства).

Компания неслала ответственность за утрату «почтового груза» лишь по «доказанной вине» пароходного управления, но «ответственность не должна была превышать стоимости судов пароходно-транспортного предприятия.

Договор обязал перевозить по маршруту частных пассажиров, чиновников командированных по служебной надобности (на основе бесплатных именных билетов выданных канцелярией иркутского генерал-губернатора), нижних воинских чинов, переселенцев и арестантов с семьями (за половину стоимости пассажирского тарифа в каютах III класса), которые могли быть приняты на рейс, только при наличии свободных мест на пароходе, а также офицеров и гражданских чинов военного ведомства курсирующих «по служебной надобности» (50 % от общего тарифа).

Нижних воинских чинов, арестантов, переселенцев и членов их семей компания получала право перевозить в том числе и на барже.

Перед началом навигации компания «вырабатывала» подробные правила перевозки пассажиров, которые утверждались МПС и являлись обязательными к исполнению.

Пароходство получало право на перевозку казенных грузов (на условиях по согласованию с грузоотправителями), тяжестей переселенцев и арестантов. К транспортировке принималось не более 1000 пудов грузов на рейс и отвечало, руководствуясь выработанными «Правилами» одобренными МПС, за сохранность груза при погрузке и разгрузке, а также во время рейса, за целостность упаковки, порчу и утрату товара, случившейся по вине транспортной фирмы, и если эта вина будет доказана.

По договору пароходы обязаны строго придерживаться подробного расписания рейсов, которое должно быть составлено за две недели до начала навигации и утверждено Иркутским генерал-губернатором и обязательно выставлено на пароходах и пристанях. За несоблюдение «времени» выполнения почтового рейса Верхнеудинская компания подвергается взысканию — 5 р. за каждый просроченный час.

На промежуточных станциях, для сдачи и приема почты пароход мог быть задержан почтовым чиновником не более, чем на 40 минут с момента подачи сходней или шлюпки. Нарушение этого правила являлось

основанием для наложения штрафа, если пароход опаздывал прибытием в конечный пункт назначения. В случае неявки почтового чиновника в течение 40 минут пароход не получив почты имел право продолжить рейс.

Невыполнение почтового рейса или части его по доказанной вине компании давало основания для лишения ее поверстной платы не только за весь маршрут Верхнеудинск — Усть-Кяхта и Усть-Кяхта — Верхнеудинск, но и половины суммы ее, т.е. предусматривались «двойные» штрафы. «Наказание» — 100 р. «преследовало» компанию, если почтовый пароход не заходил в пункты прибытия установленные расписанием.

Если от Селенгинска пароход должен отходить строго следуя расписанию, то остальные «промежуточные пункты» он может миновать безостановочно, но только при условии отсутствия пассажиров и грузов.

В вознаграждение за совершение срочных рейсов и выполнение других обязательств по договору пароходство получало «денежное от казны вспомоществование в виде порейсовой платы за каждую действительно пройденную... версту в размере по пятидесяти копеек с версты», а общая сумма денежных выплат за навигацию не должна была превышать 15 900 р. и в том случае, если компания выполнит за «рабочий сезон» более 75 «обязательных» рейсов. Основание выдачи «порейсовой платы» являлись «табели» с указанием кратчайшего расстояния между станциями, утвержденные Иркутским генерал-губернатором, удостоверения местных полицейских властей о действительно совершенном почтовом рейсе с приложением кратких выписок из шканечного журнала за подписью командира парохода и предоставлением Верхнеудинской Пароходной Компанией расписания рейсов.

Грузопассажирские тарифы пароходно-транспортного предприятия утверждались Иркутским генерал-губернатором и публиковались одновременно с утвержденным расписанием рейсов. Верхнеудинская Пароходная Компания не имела права увеличивать объявленные тарифы в течение всей навигации.

Пассажирский тариф для I, II и III классов не должен был превышать 3 к., 2 к. и копейку соответственно, а путешествие на палубе судна — не более $\frac{3}{4}$ к. с версты. Дети не старше пятилетнего возраста имели право на бесплатный проезд, но если они занимали «спальное место», то требовалось внести в кассу половину стоимости билета. Льготный проезд — 50 % распространялся и на детей от пяти до десяти лет. На спальные «нумерованные места» выдавались плацкарты стоимостью для I класса не выше 75 к., для II и III классов — 50 к. и 25 к. соответственно. Цена провоза багажа устанавливалась в размере $\frac{1}{10}$ к. с пуда-версты, а груза — $\frac{1}{20}$ к., но не может превышать 4 к. с пуда.

По договору компания брала обязательство «устроить и содержать в полной исправности прочные пристани в г. Верхнеудинске и Усть-Кяхте». Пристани должны быть оборудованы всеми необходимыми спасатель-

ными средствами и иметь «в постоянной готовности огнегасительные снаряды и другие средства тушения пожара».

В случае открытия военных действий и невозможности в связи с этим выполнять срочные рейсы Верхнеудинская Пароходная Компания сообщает об этом с подробным обоснованием Министру путей сообщения, который опираясь на мнение «Главного Начальника Края» принимает соответствующие решение.

В военное время пароходство, если в этом возникнет необходимость, передает во временное пользование или в собственность Правительства срочные пароходы, что приводит к прекращению договорных обязательств и плата за совершенные рейсы выплачивается по день отвлечения пароходов для военных целей. По постановлению «Главного Начальника Края» контрагент мог быть как освобожден от выполнения срочных рейсов, так и вновь привлечен к выполнению подряда с соблюдением условий договора. Обеспечением исполнения договорных обязательств являлся паром предпринимателей, который «выбрали» для выполнения срочных рейсов. К началу навигации судно предстояло застраховать на сумму не ниже размера годовой порейсовой платы — 15 900 р. или же обеспечить залогом «в процентных бумагах» на соответствующую сумму.

Пароходная компания не могла отказаться от принятых на себя обязательств, иначе она лишалась правительственной субсидии. «Частые неисправности» Верхнеудинской Компании могут заставить Правительство разорвать с ней контракт.

С разрешения Министра Путей сообщения компания могла передать «в другие благонадежные руки» свои права и обязанности по содержанию почтово-пассажирского пароходства по р. Селенге. Компаньоны обязались ежегодно предоставлять отчеты о деятельности по срочному пароходству МПС и Иркутскому генерал-губернатору.

«Высший надзор за точным выполнением всех приведенных условий принадлежит Министру Путей сообщения, ближайшее же наблюдение возлагается на местное главное начальство, которое о неисполнении Компанией условий сообщает Министру Путей сообщения». Положения договора определяли работу пароходной компании по выполнению почтовых рейсов и в основном соблюдались.

Государственное пароходное сообщение по Селенге связало между собой населенные пункты от Верхнеудинска до Усть-Кяхты, появилась возможность активизировать грузо-пассажирские перевозки, торговлю, другие виды хозяйственной деятельности, что благотворно сказалось на хозяйственном освоении Забайкалья в начале XX в.

Список использованной литературы и источников

1. Государственный архив Иркутской области (ГАИО). — Ф. 25. (Канцелярия иркутского генерал-губернатора (1887–1917 гг.)). — Оп. 9. — Д. 2341.

2. ГАИО. — Ф. 31 (Управление Строительной и Дорожной частями при иркутском генерал-губернаторе (1859–1919 гг.)). — Оп. 1. — Д. 680.

3. Закон о срочном пароходном сообщении по реке Селенге // ПСЗ. — Собр. 3-е. — СПб., 1915. — Т. XXXII.

Информация об авторе

Гузенков Сергей Васильевич — кандидат исторических наук, научный сотрудник научной библиотеки, Иркутский государственный университет, 664003, г. Иркутск, бульвар Гагарина, 24.

Author

Sergey V. Gusenkov — Ph.D. in History, Researcher of Scientific Library, Irkutsk State University, 24 Gagarin boulevard, 664003, Irkutsk, Russian Federation.

УДК 342(571.54)
ББК 67.3(2Рос.Бур.)

**Б.Ц. ЖАЛСАНОВА,
Л.В. КУРАС**

ИСКОВЫЕ ДЕЛА СУДОПРОИЗВОДСТВА У БУРЯТ В XIX ВЕКЕ

В статье анализируется деятельность судов словесной расправы у бурят в XIX в., что стало важной привилегией бурят и способствовало укреплению власти местных родоначальников. В качестве примера рассматриваются наиболее характерные дела, к которым относятся исковые дела инородцев в пределах родового управления.

Ключевые слова: Устав об управлении инородцев, суд словесной расправы, родовое управление, инородная управа, местная полиция, исковые дела.

**B.Ts. ZHALSANOVA,
L.V. KURAS**

WRITS OF LEGAL PROCEDURE AMONG THE BURYATS IN XIX CENTURY

The article analyzes the verbal court's activity among the Buryats in XIX century. It has become the significant privilege of the Buryats and has contributed to the consolidation of power of local founders. The most typical writs which are related to Non-Russians' writs within patrimonial administrations have been considered as an example.

Keywords: Charter on management of Non-Russians, verbal court, patrimonial administration, Non-Russian government, local police, writs.

До присоединения Бурятии к России все виды преступлений и правонарушений у бурят регулировались нормами обычного права. Со