Влияние съездов судовладельцев на развитие судоходства в бассейне реки Амур (конец XIX – начало XX вв.)

М.В. Надорожная

Надорожная Мария Валерьевна – аспирант кафедры политической истории Дальневосточного государственного гуманитарного университета г. Хабаровска (г. Хабаровск)

Статья посвящена влиянию съезда судовладельцев на развитие судоходства в бассейне реки Амур в дореволюционный период. В статье раскрывается история амурских съездов, существовавших более 30 лет, их эволюция, корпоративный характер. Показывается значительное влияние съездов (аккумулировавших назревшие вопросы развития судоходства и своевременно ставивших их перед властью) на создание благоприятных условий судоходства в бассейне реки Амур.

Амурское судоходство, начало которому положили муравьёвские сплавы, в конце XIX – начале XX вв. в значительной степени развивалось под влиянием решений съездов судовладельцев. Однако вопрос об их роли в развитии судоходства в бассейне реки Амур принадлежит к числу малоисследованных вопросов дореволюционной истории Дальнего Востока России. В настоящей статье на основе документов, впервые вводимых в научный оборот, раскрывается значение решений съездов судовладельцев в развитии судоходства в бассейне реки Амур на протяжении более 30 лет (1886 – 1917 гг.).

Инициатором их созыва стал Приамурский генерал-губернатор А.Н. Корф. Он был озабочен неудовлетворительными условиями плавания по рекам Амурского бассейна. Местные власти не имели средств на обследование русел рек, оборудование фарватеров предостерегающими знаками, проведение камнеуборных и землечерпательных работ. Первые мероприятия по улучшению судоходных условий рек Амурского бассейна носили эпизодический характер и не могли предотвратить аварий, столкновения судов, посадки пароходов на мель. Поэтому предложение А.Н. Корфа на съезде сведущих людей в 1886 г. об учреждении в г. Благовещенске ежегодных съездов пароходовладельцев было принято без возражений. Решения таких собраний подлежали утверждению генерал-губернатором, что придавало им силу закона. Также было решено ввести навигационный сбор и начать работы по обеспечению безопасности плавания по реке Шилке [1].

Первый съезд пароходовладельцев, собравшийся в январе 1887 г. в г. Благовещенске, разработал программу исследования наиболее опасных мест фарватера р. Шилки, для чего была составлена смета, утвержденная А.Н. Корфом. Работы стали проводиться с мая 1887 г. группой, состоявшей

из 1 лоцмана и 10 рабочих, которыми руководил заведующий работами К.А. Гордан. Группа исследовала 3 переката по р. Шилке от Сретенска до Алазара и обнаружила 75 крупных камней, часть из которых посредством выморозки и взрыва динамитом была убрана на протяжении 400 вёрст. Кроме того, К.А. Гордан в июне 1887 г. исследовал и описал р. Черную, впадавшую в р. Шилку [2]. Он предоставил съезду в январе 1888 г. отчёт с картами перекатов, проекты работ и смету на 1888 г., программу работ по очистке фарватера р. Шилки и ежемесячные кассовые счета. Однако все помехи судоходству на р. Шилке устранены не были, на что указал в своём отчёте К.А. Гордан: мелкие камни остались на своём месте, так как их уборку на лодках можно было осуществлять только в мелководье, остались не исследованы 30 перекатов с камнями. Группа имела в своём распоряжении только 4 лодки, а для полномасштабных работ требовался пароход с 2 лодками, который бы позволил «исследовать участок за участком, а не везде понемногу» [3].

С 1887 г. пароходовладельцы Амурского бассейна собирались ежегодно в январе под председательством лица «из среды самих пароходовладельцев как ближайшие заинтересованного в деле улучшения судоходства» [4]. Председателями первых съездов стали назначаемые генерал-губернатором директора-распорядители Товарищества Амурского пароходства: в 1887 г. – Ф.И. Пекур, в 1888 г. – Л.К. Шешминцев [5]. В состав вошли крупнейшие пароходовладельцы А.Н. Болотов, А. Роганов, Н. Ельцов, П. Бирмерт, А. Шипулин, областной архитектор Амурской области Буковецкий [6].

Под председательством Ф.И. Пекура в марте 1888 г. проходили частные собрания командиров пароходов и лоцманов, суда которых зимовали в г. Благовещенске. Командиры и лоцманы составили список камней по течению р. Шилки и р. Амур у г. Благовещенска, разделенных на 4 группы по степени опасности. К.А. Гордан составил список камней, лежавших по фарватеру р. Шилки с описанием расстояния, глубины реки возле камня, величины камня, разработал проект работ на 10 перекатах р. Шилки. Для выполнения проекта требовалось 13 человек: лоцман, гребцы, плотник, рулевые и др. На исследование перекатов и камней, выморозку и их уборку в смету 1888 г. съезд заложил 10 853 рубля [7].

Средства для проведения утверждённых съездом мероприятий по улучшению судоходства на реках Амур, Шилка, Уссури и Зея собирались с владельцев пароходов и барж Амурского бассейна в виде ежегодного навигационного сбора, вносимого в казначейство до начала навигации. Расходование данного капитала шло по сметам, составленным съездом, которые утверждал генерал-губернатор. Если навигационный сбор оказывался недостаточным для проведения работ, то генерал-губернатор предлагал кредит. От сбора освобождались только суда, находившиеся на ремонте [8].

Размер взноса для пароходов определялся по аттестатам, выдаваемым заводами, с указанием их мощности и грузовместимости: по 3 рубля с нарицательной лошадиной силы машины парохода, по 1 копейке с кубического фута грузовместимости. Для определения грузовместимости барж создавалась комиссия, и сбор составлял 1 копейку с кубического фута, 0,5 копейки – со сплавной баржи. Судно, не имевшее квитанции казначейства об уплате сбора, задерживалось до внесения причитавшейся суммы. Однако сбор поступал несвоевременно, а иногда только под давлением местной администрации. Пароходовладельцы даже составили прошение Амурскому и Забайкальскому военным губернаторам об издании предписания полиции о наблюдении за взносами в навигационный капитал и снабжении станичных правлений книжками для взимания платы [9]. Проблему решил закон, утвержденный Государственным советом 17 мая 1888 г., согласно которому, добровольный сбор с пароходовладельцев стал обязательным на период с 1 января 1889 г. по 1 января 1899 г., позже действие этого закона было продлено до 1 октября 1909 г. С 1889 г. сбор стал вноситься в сметы подразделения Министерства путей сообщения. Общая сумма навигационного сбора за 1886 – 1896 гг. составила 152 472 рубля. В течение десятилетия этот сбор колебался от 10 до 14 тысяч рублей в год, а в 1896 г. упал почти в два раза, так как часть судов находилась на ремонте [10].

Таблица 1

Суммы навигационного сбора с амурских судов в 1886 – 1896 гг.

Годы	**Сумма навигационного сбора /в рублях/**	**Годы**	**Сумма навигационного сбора /в рублях/**
1886	11 217	1892	11 854
1887	10 089	1893	13 161
1888	12 078	1894	10 853
1889	12 913	1895	14 957
1890	12 812	1896	7 748
1891	12 573	ИТОГО	152 472

Примечание: Таблица составлена на основе источника: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). – Ф. 704. – Оп. 3. – Д. 608. – Л. 163 – 164; РГИА ДВ. – Ф. 702. – Оп. 2. – Д. 563. – Л. 15.

Кроме проведения технических мероприятий по улучшению условий судоходства, пароходовладельцы рассматривали документы и принимали решения о допуске лиц, подававших заявки на прохождение экзаменов на должности командиров пароходов. Экзаменационная комиссия назначалась Приамурским генерал-губернатором и состояла из

председателя, двух опытных командиров пароходов, преподавателя математики местной гимназии и областного инженера-механика или областного архитектора. Председатель комиссии был наделён правом приглашать для участия в её работе представителей военных, морских, научных и торговых учреждений. Успешно сдавшим экзамены (по решению съезда) выдавались свидетельства [11].

Важный вклад в систематическое изучение рек Амурского бассейна и упорядочивание условий судоходства на Амуре внёс специальный отряд под названием «Экспедиция по исследованию реки Амур», командированный Министерством путей сообщения в 1894 г. на р. Амур. Начальником отряда являлся инженер М.А. Быстржинский. Кроме помощника и трёх техников, в работе экспедиции принимал участие командированный Приамурским генерал-губернатором инженер Р. Юргенсон [12]. Главной целью экспедиции являлась подготовка предложений об учреждении ведомства, осуществлявшего административно-технический надзор в Амурском бассейне, а также разработка плана работ по установлению непрерывного пароходного сообщения и транспортировки по Амуру материалов для постройки Забайкальской железной дороги [13].

Начальник экспедиции – инженер М.А. Быстржинский – выступил на съезде пароходовладельцев в ноябре 1894 г. и предложил план работ по промеру, установлению и ремонту судоходных знаков на 4-х перекатах фарватера, рекогносцировочных работ на реках Селемджа, Амгунь и Бурея. Пароходовладельцы поддержали данные предложения, выделив на эти цели 9,9 тысяч рублей [14].

По решению съезда, в 1897 г., были образованы лоцманские пункты в Сретенске, Горбицах, Покровской, Албазине, Черняевой, Кумаре, Благовещенске. На председателя-пароходовладельца была возложена обязанность избрания (по соглашению с войсковым начальником Амурской и Забайкальской областей) лоцманов на каждый пункт для провода судов вверх и вниз по течению реки. Плата за провоз буксирного парохода составляла 12 рублей за дистанцию, пассажирского – 8 рублей, сплавных барж безостановочно – 12 рублей [15].

За десятилетие деятельности съездов пароходовладельцев с 1886 по 1896 гг. были произведены следующие работы: очистка от камней фарватеров рек Шилка, Амур и Зея; установка створных знаков на 4-х перекатах и береговых знаков с описанием их использования на дистанции Сретенск-Благовещенск; углубление 3-х перекатов посредством устройства в боковых протоках ледяных плотин; освещение Зейского переката [16]. Таким образом, было положено начало работам по улучшению судоходных условий в бассейне реки Амур.

Дальнейшие работы осложнялись отсутствием точных карт рек и постоянного контроля за исполнением работ. К тому же, установка знаков по фарватеру производилась бессистемно, а землечерпательные работы в

Амурском бассейне вообще не велись, поскольку на это не хватало средств. Поэтому многие проблемы ждали своего скорейшего решения.

Когда в 1896 г., ещё не закончив своих работ, «Экспедиция по исследованию реки Амур» вошла в состав вновь учреждённого временного «Управления работ по улучшению судоходных условий рек Шилки, Амура и Уссури», суммы, находившиеся ранее в ведении съезда, были переданы этому ведомству [17]. Под руководством начальника управления, инженера путей сообщения Б.У. Саврimовича в 1896 – 1897 гг. были установлены судоходные знаки по фарватеру рек Шилки, Амура и Уссури; составлены карты этих рек с показанием на них направления фарватера и подробные планы перекатов и перевалов, затруднявших судоходство; проведены расчистка и углубление фарватера [18].

С преобразованием в 1898 г. временного управления работ по улучшению судоходных условий рек Шилки, Амура и Уссури в постоянное «Управление водными путями Амурского бассейна» деятельность съезда пароходовладельцев как «исполнительного органа производства работ по улучшению судоходных условий» прекратилась. Он стал совещательным учреждением, поскольку технический и судоходный надзоры на реках Амурского бассейна и систематическое улучшение условий использования водных путей вменялись в обязанности Управления. Первый заведующий Управления А.Валуев предложил проект нового «Положения об организации ежегодных съездов пароходовладельцев рек Амурского бассейна», который был утвержден 17 мая 1899 г. Приамурским генерал-губернатором Н.И. Гродековым [19].

В Положении указывалось, что съезды учреждались «для выяснения особенностей и нужд местного судоходства и для обсуждения и разрешения всех вопросов, соприкасающихся с судоходством» [20]. В их состав входили члены Управления водных путей Амурского бассейна, представители местной областной администрации, представители Уссурийской и Забайкальской железных дорог, пароходовладельцы или их доверенные лица, представители пароходных обществ, агенты пароходств. Лица, желавшие участвовать в обсуждении проблем судоходства, подавали заявления в конторы начальников участков водных путей рек Амурского бассейна или в постоянно действующий комитет съезда, учрежденный для заведывания его делами. В состав комитета входил представитель Управления водных путей Амурского бассейна, один из пароходовладельцев и выборный постоянный секретарь. Председатель съезда избирался большинством голосов. Все решения принимались большинством голосов; при равенстве голосов «за» и «против» – голос председателя имел перевес.

Съезды созывались по-прежнему ежегодно в г. Благовещенске: очередной – в декабре и январе, экстренный – по мере накопления докладов. Заседания проводились публично, о них сообщалось в печати. Постановления, носившие рекомендательный характер, направлялись

начальнику Управления водных путей Амурского бассейна, их копии – в канцелярию Приамурского генерал-губернатора.

Теперь повестка съездов значительно расширилась. Она включала составление экономических и статистических отчётов об итогах навигации, сообщения о недоразумениях между пароходовладельцами и командирами, обсуждение докладов по всем вопросам судоходства, выработку дополнительных или новых мер по его улучшению, а также составление ходатайств, адресованных правительству, по вопросам судоходства [21].

В 1913 г. изменилось название съездов пароходовладельцев. Теперь они назывались «съезды судовладельцев». Новое название было связано с расширением круга лиц, участвовавших в их работе, благодаря чему структура стала более демократичной. Общее собрание судовладельцев, состоявшееся в г. Благовещенске 1 декабря 1913 г., признало необходимым учредить такие постоянные периодические собрания на основании нового «Положения о съездах судовладельцев Амурского бассейна», утвержденного Министром путей сообщения 14 июля 1913 г. [22].

В Положении оговаривалось, что съезды могут быть очередными (1 декабря и 1 марта) и экстренными. Программа каждого из них утверждалась Министерством путей сообщения: за 2 месяца – очередного, за 1 месяц – экстренного. Был введён новый принцип распределения голосов между судовладельцами в зависимости от мощности судов, т. е. площади нагрева котлов. Для получения 1 голоса площадь должна была равняться 400 квадратным фунтам, для получения максимально возможных 10 голосов – не менее 27 158 квадратных футов. Если площадь не достигала 400 квадратных футов, то судовладельцы могли объединяться для получения голоса, доверяя его своему представителю. Таким образом, право голоса на съезде имели судовладельцы или их поверенные, представители биржевых комитетов, находившихся в районе Амурского бассейна, представители правительственных учреждений, но каждый из них – не более 10 голосов [23]. Максимальное количество голосов на первых заседаниях получила крупная пароходная компания Амурское общество пароходства и торговли.

Таблица 2

Распределение голосов между участниками съездов в зависимости от площади нагревания котлов на судах, находившихся в их собственности

Площадь нагревания котлов на судах в кв.футах	**Право голоса владельцев судов на съезде**	**Площадь нагревания котлов на судах в кв. футах**	**Право голоса владельцев судов на съезде**
400 – 2000	1	12210 – 15431	6
2000 – 4200	2	15431 – 18974	7

4200 – 6620	3	18974 – 22871	8
6620 – 9282	4	22871 – 27158	9
9282 – 12210	5	27158 – 31873	10

Примечание: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). – Ф. 704. – Оп. 3. – Д. 705. – Л. 47; Приамурские ведомости. – 1913. – 31 октября. – №2058. – С. 1.

Программа работы I съезда судовладельцев Амурского бассейна была утверждена Министерством путей сообщения, после чего он был созван в г. Благовещенске и работал с 15 по 28 февраля 1914 г. [24]. На первом заседании рассматривались такие важные проблемы, как предоставление ссуд Государственным банком на судостроительство, регулирование железнодорожных тарифов, тарифная политика КВЖД и деятельность флота этой дороги, прохождение судов по р. Сунгари и др. В центре внимания находились вопросы, связанные с улучшением фарватера реки Амур, устройством затона в г. Благовещенске и других пунктах бассейна, пересмотром порядка использования пристаней.

Также обсуждались вопросы о доставке рыбных грузов на пристань Благовещенска, об урегулировании отношений между таможней и судоходством по вопросам внеурочной работы в таможенных учреждениях, о приёме дров для пароходов с китайского берега Амура.

Реализацией решений занимался постоянно действующий орган – Совет съездов, в который были избраны наиболее уважаемые, крупнейшие судовладельцы В.В. Лукин, В.Н. Пермикин, А.И. Опарин, С.М. Буянов, А.Г. Цахарие, Н.Г. Шелудяков, Г.Г. Людерс, Н.А. Рачковский, И.В. Алексеев. Кандидатами стали М.П. Косицын, В.Е. Буянов, Е.С. Косицын, Я.И. Матвеенко [25]. Члены совета составляли программу съездов, приводили в действие их постановления, составляли денежные отчёты и отчёты о деятельности совета, взаимодействовали с правительственными учреждениям. В свою очередь, совет избрал постоянным председателем съездов известного судовладельца В.Н. Пермикина, председателем совета – крупного судовладельца А.И. Опарина, товарищем председателя – В.Н. Пермикина, казначеем – Г.Г. Людерса. Секретарём пригласили секретаря биржевого комитета А.И. Борисова [26].

На учреждённые арбитражные комиссии было возложено решение таких вопросов, как разбор недоразумений судовладельцев и судовой администрации, выяснение причин аварий, разработка плана мероприятий против эпидемий в бассейне и др.

Съезды судовладельцев действовали до 1917 г. и являлись авторитетным корпоративным совещательным органом амурских судовладельцев.

Таким образом, ежегодные съезды судовладельцев играли значительную роль в развитии судоходства в Амурском бассейне. Поскольку в конце XIX в. не было государственного ведомства,

регулировавшего вопросы судоходства в бассейне р. Амур, они взяли на себя эту роль, став корпоративным органом с распорядительными функциями в вопросах судоходства. На заседаниях судовладельцы распределяли суммы навигационного сбора на обследование русел рек, оборудование фарватеров предостерегающими знаками, уборку камней и др. Решения съездов носили обязательный характер, так как утверждались Приамурским генерал-губернатором.

После создания в начале XX в. Управления водных путей Амурского бассейна съезды приобрели совещательный характер, но продолжали оказывать существенное влияние на государственную и местную политику в вопросах судоходства. Расширился их состав и круг обсуждаемых проблем, в который вошли такие вопросы, как влияние строительства железных дорог на судоходство, взаимоотношения с таможней и китайским берегом Амура, конфликты судовладельцев и капитанов судов и др. Несомненно, деятельность съездов судовладельцев, аккумулировавших назревшие вопросы развития судоходства и своевременно ставивших их перед властью, положительно сказалась на росте численности амурских судов. С 1901 по 1917 гг. количество судов в бассейне реки Амур увеличилось с 323 до 521, т. е. в 1,6 раза, значительная часть их принадлежала крупнейшей судоходной компании – Амурскому обществу пароходства и торговли.

Литература и источники:

1. Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). – Ф. 704. – Оп. 3. – Д. 608. – Л. 158.

2. РГИА ДВ. – Ф. 704. – Оп. 3. – Д. 568. – Л. 16.

3. РГИА ДВ. – Ф. 704. – Оп. 3. – Д. 572. – Л. 5.

4. РГИА ДВ. – Ф. 704. – Оп. 3. – Д. 568. – Л. 32.

5. Там же. – Л. 33.

6. Там же. – Л. 12.

7. РГИА ДВ. – Ф. 704. – Оп. 3. – Д. 572. – Л. 11.

8. РГИА ДВ. – Ф. 704. – Оп. 3. – Д. 568. – Л. 14.

9. Там же. – Л. 13.

10. РГИА ДВ. – Ф. 704. – Оп. 3. – Д. 608. – Л.163 – 164.

11. РГИА ДВ. – Ф. 704. – Оп. 3. – Д. 608. – Л. 158 – 166.

12. Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора Духовского. 1893, 1894, 1895 гг. – СПб., 1895. – С. 55.

13. Общий отчет дорожного отряда // Труды Амурской экспедиции. Выпуск 12. Сост. П.П. Чубинский. – СПб., – 1913. – С. 620.

14. РГИА ДВ. – Ф. 702. – Оп. 2. – Д. 563. – Л. 251.

15. РГИА ДВ. – Ф. 704. – Оп. 3. – Д. 608. – Л. 175.

16. Там же. – Л. 161.

17. РГИА ДВ. – Ф. 704. – Оп. 3. – Д. 608. – Л. 127.

18. Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора Духовского. 1896 – 1897 гг. – СПб., 1898. – С. 20.

19. РГИА ДВ. – Ф. 704. – Оп. 3. – Д. 621. – Л. 1.

20. Там же. – Л. 2.

21. Там же. – Л. 3.

22. РГИА ДВ. – Ф. 704. – Оп. 3. – Д. 705. – Л. 4.

23. Материалы по исследованию путей сообщения Приамурского края. Водные пути. Вып. VI. Судоходный отдел. [Список судов Амурского речного флота за июль 1914 г.] – Благовещенск, 1915. – С. 14 – 17.

24. РГИА ДВ. – Ф. 704. – Оп. 3. – Д. 705. – Л. 6.

25. РГИА ДВ. – Ф. 704. – Оп. 1. – Д. 471. – Л. 7.

26. РГИА ДВ. – Ф. 704. – Оп. 3. – Д. 705. – Л. 5, 46.