

УДК 34
DOI 10.36511/2078-5356-2020-4-36-41

Халин Алексей Алексеевич
Aleksej A. Halin

доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой истории и теории государства и права

Нижегородский институт управления — филиал РАНХиГС (603950, Нижний Новгород, просп. Гагарина, 46)

doctor of sciences (history), professor, head of the department of history and theory of state and law
Nizhny Novgorod Institute of management — Russian Presidential Academy of national economy and public administration (RANEPА) branch (46 Gagarin av., Nizhny Novgorod, Russian Federation, 603950)

E-mail: a.halin@nia.ranepa.ru

Мочалова Анна Алексеевна
Anna A. Mochalova

начальник кабинета специальных дисциплин кафедры оперативно-разыскной деятельности органов внутренних дел

Нижегородская академия МВД России (603950, Нижний Новгород, Анкудиновское шоссе, 3)

head of the cabinet of special disciplines of the department of operational-search activities of the department of internal affairs

Nizhny Novgorod academy of the Ministry of internal affairs of Russia (3 Ankudinovskoye shosse, Nizhny Novgorod, Russian Federation, 603950)

E-mail: aanna.mochalova@gmail.com

Деятельность Нижегородской речной полиции (1882—1917)

Activities of the Nizhny Novgorod river police (1882—1917)

Данная статья посвящена деятельности речной полиции в Нижнем Новгороде во второй половине XIX века (1882—1917 гг.). С опорой на архивные исторические документы в статье рассматриваются нормативная правовая база, основные задачи и функции Нижегородской речной полиции, ее состав, а также организационные, финансовые, кадровые проблемы деятельности речной полиции в Нижнем Новгороде.

Ключевые слова: речная полиция, стоянка судов, юрисдикция речной полиции, комитет речной полиции, чины речной полиции, обеспечение противопожарной безопасности, правила судоходства, финансирование, суда, пристани.

This article is devoted to the activities of the river police in Nizhny Novgorod in the second half of the XIX century (1882—1917). based on archival historical documents, the article examines the legal framework, the main tasks and functions of the Nizhny Novgorod river police, its structure and organizational, financial, and staffing problems of the river police in Nizhny Novgorod

Keywords: river police, ship parking, the jurisdiction of the river police, river police Committee, the offices of river police, ensuring fire safety, rules of navigation, financing, ships, piers.

На протяжении почти десяти лет (1873—1882 гг.) шло становление и организация деятельности Нижегородской речной полиции. Она выполняла в эти годы полный объем своих обязанностей в соответствии с «Правилами речной полиции в Нижнем Новгороде» за разные годы

(на наш взгляд, днем основания Нижегородской транспортной милиции следует считать 28 июня 1873 г.).

Формально-юридическим оформлением деятельности речной полиции в Нижнем Новгороде стало мнение Государственного совета, ут-

© Халин А.А., Мочалова А.А., 2020

вержденное 11 мая 1882 года Александром II. Начался новый этап в развитии Нижегородской речной полиции.

В соответствии с «Правилами об учреждении Нижегородской речной полиции» она создавалась «для наблюдения на прилегающих к г. Нижнему Новгороду водах... Ведению речной полиции подлежат воды реки Оки и Волги от верхних пределов Молитовской и Сормовской пристаней вниз по течению до конца Боровской пристани, за исключением ходового фарватера сих рек, остающегося в заведывании чинов министерства путей сообщения» [1, с. 1—2]. Важнейшими задачами речной полиции были обеспечение противопожарной безопасности на судоходстве и организация зимней стоянки судов. Исполнительные функции Нижегородской речной полиции включали в себя: наблюдение за выполнением установленных Комитетом речной полиции постановлений и Правил плавания; спасение жизни и имущества погибающих на воде и оказание помощи судам; надзор за безопасностью и порядком судоходства на водах, состоящих в пределах ее ведения, за правильностью расстановки судов и других правил в затонах и местах стоянки судов в зимний период [2, с. 108].

Как видим, в целом функции речной полиции были достаточно обширны. Да и вообще все «нестандартные» случаи на реке находились в определенной юрисдикции речной полиции. Так, перечень и описание случаев на реке, в которые вмешивались чины речной полиции, включает в себя падение в реку работников, особенно грузчиков, намеренное «потопление» с целью самоубийства, аварии судов, «утопление» грузов и людей [3].

Необходимо подчеркнуть, что «нарушения, касающиеся судоходства, разбирались непосредственно речной полицией на месте». В таких случаях начальник Нижегородской речной полиции имел право налагать только денежное взыскание. В случае уклонения от уплаты штрафа и правонарушений, не входящих в компетенцию речной полиции, происшествие разбиралось мировыми судьями или городской полицией [2, с. 108].

Структура речной полиции состояла из Комитета речной полиции и ее начальника с подчиненными ему «чинами и служителями». К обязанностям комитета речной полиции относилось составление и издание для частных лиц обществ обязательных постановлений, а также наблюдение за исполнением упомянутых постановлений через своих членов. Все дела

в комитете решаются простым большинством голосов присутствующих членов. В случае несогласия губернатора с решением комитета он имел «право приостановить определение комитета, немедленно донеся о том министру внутренних дел».

Комитет, таким образом, выполнял функции распорядительного и контрольного характера. Непосредственная деятельность речной полиции осуществлялась ее начальником и его помощником, которые назначались из штаб- или обер-офицеров флота по соглашению нижегородского губернатора с морским министерством. Очень важно отметить, что во время нахождения означенных лиц на службе в речной полиции они продолжали числиться «по флоту» и сохраняли за собой все преимущества, присвоенные службе в морском ведомстве. Такое положение дел свидетельствовало о большом значении, которое государство придавало делу формирования кадров Нижегородской речной полиции.

Для разъездов на воде и тушения пожаров правила предусматривали также необходимость приобретения (или аренды) достаточного количества судов, снабженных инструментами и принадлежностями. Они также предусматривали порядок финансирования содержания речной полиции. Точно было определено, что его источниками являются денежные средства государственного казначейства, ярмарочного комитета и города в сумме 27 тысяч рублей ежегодно в равных долях [1, с. 2—4].

Вновь установленные правила, хоть и не сильно отличались от тех, что действовали ранее, но создали устойчивую и весьма определенную правовую базу деятельности этого полицейского института. Отныне деятельность и функции Нижегородской речной полиции были обязательны к исполнению как часть общего дела государственного управления в России.

Сразу же отметим, что несколько изменился состав и процедура формирования Комитета речной полиции. Отныне во главе его стоял нижегородский губернатор, а в состав входили чины речной полиции, представители «правительства» (чиновники губернского уровня), ярмарочного купечества и городского самоуправления. Такой принцип формирования Комитета как распорядительно-контрольного органа полностью соответствовал схеме долевого финансирования речной полиции. Изменения в персональном составе Комитета происходили достаточно редко. Благодаря опубликованным источникам, есть возможность привести полный

состав Комитета речной полиции в 1885 году [4, с. 43—44].

Председатель — Губернатор.

Члены от правительства:

Вице-Губернатор, полицмейстер, начальник речной полиции.

Начальник отделения путей сообщения, инженер Р.Х. Шнакенбург; начальник 3-й дистанции отделения И.В. Койшевский.

Управляющий ярмарочную конторою И.П. Владимирский.

Архитектор ярмарочной конторы Н.П. Иванов.

Члены от ярмарки:

Председатель нижегородского ярмарочного биржевого комитета, московский купец П.В. Осипов (в Москве).

М.Ф. Каменский, П.А. Орехов, И.К. Ширшов, Н.И. Фаринский.

Члены от города:

Городской голова В.А. Соболев, М.И. Шипов, А.М. Губин, Н.Е. Башкиров, М.Ф. Каменский.

Секретарь Н.Л. Рождественский.

Адресная книга следующего 1886 года фиксирует изменения в составе Комитета только от ярмарки. В него вошли А.Д. Колокольцов и А.А. Зевеке, выбыл Н.И. Фаринский.

Со временем изменения становились, конечно, более существенными. Так, к 1895 году состав Комитета изменился почти полностью; в том числе был назначен и новый начальник Нижегородской речной полиции — капитан Павел Алексеевич Ресин. Секретарем служил С.М. Казанский.

В состав Комитета, как и прежде, входили по должности губернатор (председатель), вице-губернатор, полицмейстер, начальник речной полиции, начальник 3-й дистанции нижегородского отделения казанского Округа путей сообщения, управляющий ярмарочную конторою, ярмарочный архитектор. Биржевой комитет был представлен его председателем и пятью членами (А.А. Титов, М.Ф. Каменский, М.П. Курбатов, Я.И. Шавин, А.А. Зевеке). Городское самоуправление представляли городской голова, а также Я.Е. Башкиров, М.Е. Башкиров, М.Е. Магула [5, с. 19]. В дальнейшем персональный состав Комитета менялся, но схема его формирования оставалась неизменной. В разные годы начала XX века в состав Комитета входили: Н.М. Баранов, М.Е. Башкиров, Н.М. Башкиров, Я.Е. Башкиров, С.И. Бирюков, И.В. Богоявленский, Е.А. Водарский, Ф.И. Гнеушев, И.Н. Гоголев, А.Н. Голубев, Д.Н. Дельвиг, А.В. Долгов, Н.И. Доливо-Добровольский, А.А. Знаменский, М.Ф. Каменский, Н.С. Кельчевский, И.Е. Косткин,

М.И. Кунцевич, М.П. Курбатов, Ф.А. Мазуркевич, А.М. Меморский, В.И. Мензелинцев, Н.А. Мехелев, Э.М. Мичурин, П.М. Морозов, В.И. Парфенов, Н.Л. Рождественский, П.Ф. Унтербергер, В.Н. Ушаков, К.П. Фредерикс, А.Н. Хвостов, Я.И. Шавин, А.И. Ширшов, Р.Ч. Шнакенбург, М.Н. Шрамченко, П.Я. Яковлев, П.Д. Яргомский.

В составе Комитета — представители от разных государственных и торгово-промышленных кругов, что свидетельствует о взаимодействии власти и купечества, органов городского самоуправления. Особо следует отметить, что полномочия речной полиции значительно шире, чем соблюдение и охрана порядка. Состав Комитета, а также повестка для заседания говорят о том, что Комитет решал многие вопросы организации судоходства — от пожаров до зимовки.

Важнейшим организационным вопросом деятельности речной полиции был вопрос кадров. Нижегородскую речную полицию в то время возглавляли: капитан I-го ранга Аполлон Иванович Саблин (1875—1885 гг.); обязанности помощника при нем выполнял лейтенант Алексей Иванович Одинцов (впоследствии начальник в 1885—1888 гг.).

Еще летом 1882 года А.И. Саблин ходатайствовал перед губернатором Н.А. Безаком о назначении Одинцова на должность помощника, так как «отзывы о мичмане Одинцове мною слышаны как об офицере весьма деятельном» [6]. Карьера его складывалась удачно, в сентябре 1885 года он получил чин лейтенанта и был назначен начальником Нижегородской речной полиции [7]. К сожалению, карьера его закончилась быстро и печально, о чем ниже рассказано более подробно.

После его отставки началась «чехарда» с назначениями, видимо, не могли подобрать подходящую кандидатуру. Через непродолжительные промежутки времени друг друга у руля речной полиции сменяли Г.А. Тевяшев (ноябрь 1888 г.), Н.Л. Рождественский (март 1889 г.), И.И. Жеребко-Ротмистренко (октябрь 1889 г.) [8].

Наконец, на этот пост был назначен Павел Алексеевич Ресин (1890—1904 гг.) [9], прослуживший около 15 лет. Последним начальником Нижегородской речной полиции был генерал-майор Дмитрий Федорович Шкот, занимавший этот пост до революционных событий 1917 года [10], совмещая его с исполнением обязанностей начальника Нижегородского речного училища. 11 января 1918 года он подал рапорт об освобождении его от исполнения обязанностей начальника речной милиции и передаче дела своему помощнику П.И. Протасову

(впоследствии стал первым советским начальником речной милиции).

Освобождение от должности начальника Нижегородской речной полиции происходило, как правило, в связи с переходом на другую работу или уходом в отставку по выслуге лет. Однако известны случаи и «непредвиденного» освобождения от должности. Так, например, произошло с отставкой А.И. Одинцова, причиной которой стала так называемая «Сормовская катастрофа» весной 1886 года. О ней стоит рассказать особо.

В результате ледохода и «неумелых действий» начальника речной полиции погибли зимовавшие в Сормовском затоне суда, о чем появились даже негативные корреспонденции в местной прессе. Расследованию всех обстоятельств происшествия посвящено дело № 82, хранящееся в архиве [11]. А.И. Одинцов сам обратился с рапортом на имя губернатора Н.М. Баранова 11 апреля 1886 года с просьбой «найти возможным назначить расследование всех обстоятельств этого дела и моих действий» [12]. Была создана комиссия под председательством члена Комитета речной полиции И.К. Ширшова. Комиссия разработала вопросник, на который давали ответы как чины речной полиции, так и судовладельцы. Их мнения не совпадали. Позицию судовладельцев ярко выразил в своем письме в Комиссию Гордей Иванович Чернов: «При Сормовском затоне караван погиб от самоуправства и неумения начальника речной полиции г. Одинцова, которого я не просил распоряжаться моим имуществом, а он принял на себя это право. Неумелость г. Одинцова... выразилась, во-первых, в том, что своевременно не был очищен лед... во-вторых, г. Одинцов распорядился вводить в затон такие баржи, которые не проходили в оный... Комиссии, компетентность которой в данном деле я буквально не признаю; Комиссия эта есть не больше ни меньше как их семейное разбирательство и кончится тем, что посудим да порядим, а потом Вы, Алексей Иванович, пожалуйста на свое место. Если я еще раз испытаю такую аварию, то придется переселяться в ночлежный Бугровский дом, чего крайне не желаю» [13].

К противоположному мнению пришла Комиссия, которая «нашла, что начальник речной полиции, распоряжаясь при вводке судов в затоне, действовал согласно приведенного выше обязательного постановления Комитета... не выходил из круга своих обязанностей... Комиссия признала, что все вообще распоряжения начальника речной полиции по вводке каравана...

вредного влияния на ход дела не имели и причиною катастрофы быть не могли» [14]. Было решено: «Протокол Комиссии просить поместить в газетах, печатавших корреспонденции о Сормовской катастрофе» для информирования общественности.

Казалось бы, дело завершилось в пользу начальника речной полиции А.И. Одинцова, действия которого были признаны правомерными. Он, видимо, временно все же был отстранен от должности, но затем восстановлен. Однако, представляется, что эти события не прошли бесследно для его служебной карьеры. В ноябре 1888 года последовало письмо губернатора Н.М. Баранова А.И. Одинцову с просьбой «сдать все дела, документы, денежные суммы, а равно и имущество речной полиции вступившему в исправление должности начальника ее надворному советнику Г.А. Тевяшеву». В связи с этим была создана Комиссия для рассмотрения делопроизводства по речной полиции. Она выявила много недостатков — 13 пунктов [15]. Судьба Одинцова была предreshена.

Кроме начальника и его помощника в штате речной полиции состояли надзиратели участков: Городского — И.С. Земсков, Петербургского — К.К. Жуковский, Борского — Г.К. Елизаров, Сормовского — И.К. Воронцов, Молитовского — П.И. Протасов [5, с. 18]. В «руководство» полиции входили также письмоводитель, материальный ответственный и его помощник. Непосредственными исполнителями были члены пристаньских и пароходных команд. В 1882 году в период навигации всего работников было 126 человек, зимой значительно меньше [16]. Постепенно численность их сокращалась из-за недостатка финансов и перераспределения их на приобретение новых и ремонт старых судов.

Форма чинов речной полиции напоминала морское обмундирование. Чины речной полиции носили на поясе тесак морского образца с медной рукоятью, а также револьвер в черной кобуре. Члены Комитета речной полиции имели нагрудный серебряный знак с надписью «Комитет Нижегородской речной полиции» [2, с. 108].

Финансовое обеспечение речной полиции предназначалось, прежде всего, на выплату жалования ее служащих. «Требовательные» ведомости на зарплату служащим речной полиции позволяют судить об уровне их материального содержания. Жалование начальника Нижегородской речной полиции составляло 2850 руб. в год или 215 руб. в месяц; его помощника — 133 руб. в месяц. Остальные должности оплачивались значительно ниже 30-50 руб.

ежемесячно, и низшие служащие — в пределах 15—20 руб. [17].

Интересно отметить, что судовладельцы иногда пытались улучшить материальное положение служащих речной полиции. Так, в январе 1913 года судовладельцы каравана, зимующего в Сормовском затоне, решили увеличить содержание надзирателю затона и нижним чинам за счет дополнительного вознаграждения. Однако это благое начинание натолкнулось на запрет со стороны Комитета речной полиции, который признал, что выдача дополнительного вознаграждения «не может быть признана вполне отвечающей законоположению об удовлетворении содержанием лиц, служащих в правительственных учреждениях». Комитет предложил передать эти деньги в «распоряжение Комитета речной полиции... для удовлетворения чинов полиции добавочным вознаграждением непосредственно комитетом» [18].

Более полное представление о статьях расходов Нижегородской речной полиции дает «Смета расходов по содержанию речной полиции в 1901 г.». По подсчетам авторов, из нее следует, что основная часть средств тратилась на жалование чинам и служащим речной полиции (18 952 руб.), ремонт и содержание судов и пристаней (5348 руб.) [19]. Эти две статьи покрывали более 80% расходов (из общей суммы в 30.000 руб.)

В рамках финансирования речной полиции еще в начале ее функционирования были приобретены и приспособлены винтовые баркасы: «Князь Пожарский», «Минин», «Граф Кутайсов» и паровой катер «Птичка». В 1895 году накануне Всероссийской торгово-промышленной выставки был построен колесный пароход «Князь Юрий». Впоследствии для содержания и ремонта этих судов средств всегда оказывалось недостаточно. К тому же значительно возросло судоходное движение в черте Нижнего Новгорода. Так, по данным отчета речной полиции, в 1906 году «отошло судов от Нижнего Новгорода 15 290, подошло 15 782, прошло мимо до 10 200» [20].

С годами техническое состояние судов речной полиции постепенно ухудшалось, и в 1911 году осталось только два баркаса «Минин» и «Пожарский», да и те были признаны устаревшими и непригодными для речной полиции. В докладной записке Комитета от 7 октября 1916 года недвусмысленно заявлено: «Для того, чтобы Нижегородская речная полиция могла удовлетворять всем требованиям... необходимо оборудовать ее паровыми судами современной конструкции с машинами в 60-70 пар. сил

и пожарными и отливными помпами... Каждый баркас, или паровое судно, должен иметь такую машину, чтобы мог без особых усилий вытащить из каравана загоревшую баржу больших размеров» [21, с. 5]. Решить эту проблему в условиях Первой мировой войны так и не удалось.

Несмотря на сложности финансового и технического плана, рост судоходства в Волжском бассейне, что особенно ярко проявилось в грузообороте Нижегородских пристаней, речной полиции на протяжении почти полувека удавалось в целом удачно решать поставленные задачи. В этом немалая заслуга ее руководителей, чинов речной полиции и рядовых работников. Начало XX века было трудным временем для Российского государства. Эти трудности не обошли стороной и Нижегородскую речную полицию. Но преодолевать их пришлось уже в новых общественных условиях, в деятельности Нижегородской речной милиции.

Примечания

1. Правила об учреждении Нижегородской речной полиции. Н. Новгород, 1890.
2. Богородицкая Н.А., Сидоров П.Н. Организация Нижегородской речной полиции и ее деятельность в 1873—1918 гг. // Записки краеведов. Н. Новгород: «Книги», 2010.
3. ЦАНО. Ф. 346. Оп. 53. Д. 64. Л. 3—8, 27.
4. ЦАНО. Ф. 346. Оп. 1. Д. 20. Л. 38—38об.; Адрес-календарь Нижегородской губернии на 1885 год. Н. Новгород: Тип. Губернского правления, 1885.
5. Адрес-календарь Нижегородской губернии на 1895 год. Губернские учреждения. Н. Новгород: Тип. Губернского правления, 1895.
6. ЦАНО. Ф. 346. Оп. 1. Д. 20. Л. 6.
7. ЦАНО. Ф. 346. Оп. 1. Д. 19. Л. 16.
8. ЦАНО. Ф. 346. Оп. 53. Д. 109. Л. 4, 12.
9. ЦАНО. Ф. 346. Оп. 53. Д. 114. Л. 10.
10. ЦАНО. Ф. 346. Оп. 1. Д. 39. Л. 3; Д. 39. Л. 1—11.
11. ЦАНО. Ф. 346. Оп. 53. Д. 82.
12. ЦАНО. Ф. 346. Оп. 53. Д. 82. Л. 1.
13. ЦАНО. Ф. 346. Оп. 53. Д. 82. Л. 48—48об.
14. ЦАНО. Ф. 346. Оп. 53. Д. 82. Л. 71—71об., 74об.
15. ЦАНО. Ф. 346. Оп. 53. Д. 106. Л. 1, 6.
16. ЦАНО. Ф. 346. Оп. 1. Д. 11. Л. 1, 10, 16—23.
17. ЦАНО. Ф. 346. Оп. 1. Д. 11. Л. 1—10.
18. ЦАНО. Ф. 346. Оп. 1. Д. 35. Л. 1—1об.
19. ЦАНО. Ф. 346. Оп. 53. Д. 177. Л. 2—3.
20. ЦАНО. Ф. 346. Оп. 1. Д. 31. Л. 33.
21. Докладная записка Комитета Нижегородской речной полиции. 7 октября 1916 г. Н. Новгород, 1916.

References

1. Rules on the establishment of the Nizhny Novgorod river police. Nizhny Novgorod, 1890. (In Russ.)
2. Bogoroditskaya N.A., Sidorov P.N. The organization of the Nizhny Novgorod river police and its activities in 1873—1918. *Notes of ethnographers*. Nizhny Novgorod: "Books"Publ., 2010. (In Russ.)
3. TSANO. F. 346. Op. 53. D. 64. L. 3—8, 27. (In Russ.)
4. TSANO. F. 346. Op. 1. D. 20. L. 38—38 ob; The address calendar of the Nizhny Novgorod province in 1885. Nizhny Novgorod: Type. Provincial government, 1885. (In Russ.)
5. The address calendar of the Nizhny Novgorod province for 1895. *Gubernskie uchrezhdeniya*. Nizhny Novgorod: Type. Provincial government, 1895. (In Russ.)
6. TSANO. F. 346. Op. 1. D. 20. L. 6. (In Russ.)
7. TSANO. F. 346. Op. 1. D. 19. L. 16. (In Russ.)
8. TSANO. F. 346. Op. 53. D. 109. L. 4, 12. (In Russ.)
9. TSANO. F. 346. Op. 53. D. 114. L. 10. (In Russ.)
10. TSANO. F. 346. Op. 1. D. 39. L. 3; D. 39. L. 1—11. (In Russ.)
11. TSANO. F. 346. Op. 53. D. 82. (In Russ.)
12. TSANO. F. 346. Op. 53. D. 82. L. 1. (In Russ.)
13. TSANO. F. 346. Op. 53. D. 82. L. 48—48ob. (In Russ.)
14. TSANO. F. 346. Op. 53. D. 82. L. 71-71ob., 74ob. (In Russ.)
15. TSANO. F. 346. Op. 53. D. 106. L. 1, 6. (In Russ.)
16. TSANO. F. 346. Op. 1. D. 11. L. 1, 10, 16—23. (In Russ.)
17. TSANO. F. 346. Op. 1. D. 11. L. 1—10. (In Russ.)
18. TSANO. F. 346. Op. 1. D. 35. L. 1—1ob. (In Russ.)
19. TSANO. F. 346. Op. 53. D. 177. L. 2—3. (In Russ.)
20. TSANO. F. 346. Op. 1. D. 31. L. 33. (In Russ.)
21. Report of the Nizhny Novgorod river police Committee. October 7, 1916. Nizhny Novgorod, 1916. (In Russ.)