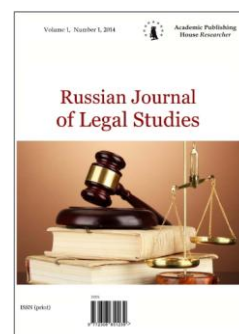


Copyright © 2014 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation  
Russian Journal of Legal Studies  
Has been issued since 2014.  
ISSN: 2409-627X  
Vol. 1, No. 1, pp. 49-56, 2014

DOI: 10.13187/issn.2409-627X  
[www.ejournal25.com](http://www.ejournal25.com)



UDC 340.15:347.79"17/19"

### **Change of Approaches for Issue of Ship Driver Certificates in the Russian Empire in the Beginning of XX Century**

Boris V. Zmerzliy

Taurida National V.I. Vernadsky University, Russian Federation  
Simferopol city, Vernadskiy prospect, 4  
Doctor of History, Professor  
E-mail: zbv1973@rambler.ru

#### **Abstract**

The article deals with the issues of changing the basic approaches to the professional training of navigators, captains and navigators, which have been applied since the mid of XIX century in the Russian Empire. The main requirements for issuing the seaman certificate in this category are: a) special education, b) passing special exam, c) mandatory long-term on board practice, preferably merchant fleet, g) professional knowledge in various fields of science. The aim for tightening these approaches was streamlining of the licensing system for navigators and enhancing security of merchant shipping. In the course of the study, the materials, found in the State Archives in the Autonomous Republic of Crimea, were integrated into scientific activities.

**Keywords:** captains and navigators; licensing; the Russian Empire.

#### **Введение**

Актуальность настоящего исследования обуславливается необходимостью изучения опыта развития подготовки специалистов и служащих торгового морского флота в Российской империи с целью комплексного выяснения вопросов, связанных с развитием системы подготовки кадров для торгового флота, а также правовых основ деятельности этой системы.

#### **Материалы и методы**

Основу использованных нами при подготовке работы материалов составляют нормативно-правовые акты помещенные в 1–3 собрания законов Российской империи, а также архивные материалы найдены в фондах Государственного Архива в Автономной Республике Крым. Кроме того были использованы некоторые данные, опубликованные в работе В.В. Виноградова «Современное положение мореходного образования в империи». В работе использованы общенаучные и специальнаучные методы.

#### **Обсуждение**

Сложившаяся с 1867 г. система подготовки служащих торгового флота к началу XX в. уже не удовлетворяла потребностям отечественного судоходства и торговли. Реформирование системы управления торговым судоходством и торговыми портами, к 1901 г. привело к концентрации основных рычагов в данном деле в руках министерства финансов, которое стремилось придать новый импульс системе подготовки кадров.

К тому же, быстрое развитие техники, произошедшее резкое увеличение количества пароходного торгового транспорта, при все еще весьма большом парусном флоте, освоение новых торговых путей и маршрутов, интенсификация каботажного судоходства, тесная интеграция с мировыми требованиями и тенденциями в этом деле, а также понимание того, что существенное отставание Российской империи в этом деле невозможно преодолеть без концентрации всех возможных усилий и средств, требовало выработки единых подходов и стандартов, установления, наконец, единоначалия.

6 мая 1902 г. было принято «Положение о мореходных учебных заведениях Министерства Финансов» (21413). Им предписывалось создать, а) училища дальнего плавания в городах С.-Петербурге, Владивостоке, Ростове-на-Дону, Баку и в местечке Магнусгорф – с июля 1902 г., и б) училища малого плавания в городах Херсоне и Керчи с 1 июля 1903 г. При этом, мореходные классы действовавшие с 1867 г., до 1 июля 1905 г. следовало закрыть.

Создаваемые мореходные учебные заведения разделялись на такие разряды: а) мореходные училища дальнего и малого плаваний; б) мореходные школы – 3-х классные и двухклассные; в) приготовительные мореходные школы, и г) курсы мореходных знаний. Открытие мореходных школ предоставлялось министру финансов, а сами учебные заведения состояли в ведении министерства финансов по отделу торгового мореплавания. Каждое такое заведение имело свой устав.

Училища малого плавания разделялись на 2 класса, с годовым курсом в каждом, считая в году 6 учебных месяцев. Училища дальнего плавания разделялись на 3 класса, с годовым курсом в каждом, считая в году также 6 учебных месяцев. Первые 2 класса этих училищ, по объему учебного курса и правам лиц окончивших в них курс, соответствовали училищу малого плавания.

Двухклассные школы разделялись на 2 класса с годовым курсом в каждом (по 6 учебных месяцев), а 3-х классные на 3 класса, также с 6 месячным годовым курсом. Первые 2 класса этих школ, по объему учебного курса и правам лиц, окончивших их курс, соответствовали 2-х классной мореходной школе.

Приготовительные же мореходные школы разделялись на 3 класса с годовым курсом в каждом, считая в году 8 учебных месяцев. Для преподавания в мореходных учебных заведениях устанавливались такие предметы: а) в училищах дальнего и малого плаваний: Закон Божий, русский язык, алгебра, геометрия, плоская и сферическая тригонометрия, навигация, устройство и теория корабля, пароходная механика, метеорология в применении к учению о погоде, океанография в связи с важнейшими сведениями по коммерческой географии, узаконения по торговому мореплаванию, грузовая отчетность и коммерческая корреспонденция, судовая гигиена, английский язык;

б) в трехклассных и двухклассных школах: Закон Божий, математика, русский язык, навигация, мореходная астрономия, устройство корабля, правила для предупреждения столкновений судов в море, важнейшие узаконения по торговому мореплаванию, умение пользоваться барометром, подача первоначальной помощи при несчастных случаях и заболеваниях, английский язык. В 3-х классных школах, кроме того, преподавались: правила управления судном при встрече с ураганом и пароходная механика;

в) в приготовительных школах: Закон Божий, чистописание, русский язык, география, арифметика, геометрия, элементарные сведения по физике, практические занятия по использованию компасов на судах, черчение в применении к навигационной прокладке и чтению корабельных чертежей.

Условия принятия в мореходные учебные заведения, кроме возрастного и образовательного ценза, устанавливали обязательный срок плавания до поступления и медицинское освидетельствование.

Перед курсами мореходных знаний, ставилась задача содействовать распространению знаний по торговому мореплаванию среди занятых мореходным промыслом. Их открывали с разрешения министра финансов. Выбор предметов и их длительность зависели от него же.

Общее заведывание делами каждого мореходного учебного заведения, в тех случаях, когда они содержатся на общественные средства или общественные и казенные совместно, возлагается на попечительный комитет. Начальник мореходных учебных заведений, содержащихся исключительно на средства казны, назначались министром финансов. Ученики, окончившие полный курс училищ дальнего и малого плаваний, а также 3-х классных и 2-х классных школ, и желающие получить судоводительские звания, допускались к испытаниям в испытательных

комиссиях, создаваемых по распоряжению министра финансов, на основании правил о судоводителях торгового флота. Лица, не окончившие курса 3-х классных и 2-х классных школ, но посещавшие эти школы, в течение не менее 1 учебного года, могли ходатайствовать о допущении их также к испытаниям [1, с. 322-328].

Одновременно с этим был принят указ «Об изменении действующих правил о судоводителях на мореходных судах торгового флота» (№ 21415). Им была установлена новая градация судоводительских званий и правила их получения. Согласно указа, к занятию должностей судоводителей на мореходных судах торгового флота допускались лишь русские подданные, обладающие дипломами на судоводительские звания. Сами судоводительские звания разделялись на 2 степени: капитана и штурмана. Каждая степень подразделялась еще и на 4 разряда. При этом, в отношении права командования суда разделялись на 2 разряда: 1) грузовые суда малого плавания и 2) грузовые суда дальнего плавания и перевозящие пассажиров. Плавание в Азовском и Черном морях до Константинополя признавалось малым, а любое далее этого пункта – дальним.

Судоводителям разрешалось: а) капитану 1 разряда – командовать любыми судами; б) капитану 2 разряда – грузовыми судами малого плавания; в) капитану 3 разряда – любыми парусными грузовыми судами и быть младшим помощником капитана на паровых грузовых судах малого плавания, а по отбытии в этой должности 36 месяцев плавания – старшим помощником на этих судах; г) капитану 4 разряда – парусными грузовыми судами малого плавания; д) штурману 1 разряда – грузовыми судами малого плавания и быть помощником капитана на любом судне кроме старшего помощника на паровых пассажирских судах дальнего плавания; е) штурману 2 разряда – быть помощником капитана на судне малого плавания и младшим помощником на судне дальнего плавания; ж) штурману 3 разряда – командовать парусными грузовыми судами малого плавания и быть помощником капитана на любом парусном грузовом судне, а также младшим помощником на паровых грузовых судах малого плавания; з) штурману 4 разряда – быть помощником капитана на парусных грузовых судах малого плавания и младшим помощником на парусных грузовых судах дальнего плавания.

Судоводители паровых судов, при переходе на службу в парусный флот, допускались к занятию должности старшего помощника капитана на судах каждого разряда лишь по совершении, по крайней мере, 12 месячного плавания в должности старшего помощника капитана на парусных судах предыдущего разряда или младшего помощника капитана на парусных судах того же разряда. К командованию этими судами данные лица допускались лишь по совершении не менее 12 месячного плавания в должности капитана на парусных судах предыдущего разряда или помощника капитана на парусных судах того же разряда.

К командованию пассажирскими пароходами, совершавшими рейсы местного сообщения, допускались штурманы и капитаны 2-го разрядов. Районы этих сообщений определялись правилами, утверждаемыми министром финансов, по соглашению с управляющим морским министерством, и опубликованными во всеобщее сведение.

При этом допускалось, что лица, не имеющие судоводительских званий, если состояли в российском подданстве, могли допускаться к вождению грузовых судов малого плавания полной вместимостью до 100 регистровых тонн.

На каждом судне, кроме капитана, полагались его помощники. Устанавливался их минимум: в дальнем плавании: а) на паровых судах: на пассажирских – не менее 3, из которых 1 с дипломом капитана 1 разряда и 1 с дипломом штурмана 1 разряда, и на грузовых не менее 2, из которых 1 с дипломом штурмана 1 разряда, и б) на парусных судах не менее 2, из которых 1 с дипломом штурмана 3 разряда; а в малом плавании: на пассажирских судах – не менее 3 помощников и на грузовых не менее 1. При этом, парусным судам малого плавания не свыше 150 регистровых тонн полной вместимости, а также всем судам в местных разрешалось совершать рейсы без помощников капитана.

Для получения диплома на звание судоводителя требовалось: достижение совершеннолетия, сдача экзаменов в правительственной комиссии и выполнение плавательного ценза на морских судах. Офицерам флота и корпуса флотских штурманов такие дипломы выдавались по представлении свидетельств от морского министерства о соответствующей их подготовке. Требования плавательного ценза устанавливались следующие: а) на звание штурмана 2 и 4 разрядов 24 мес. плавания, из них 12 месяцев в должности матроса или ученика на учебных судах пароходных предприятий, входящих в особый список; б) на звание штурмана 3 разряда – 18 месяцев плавания с дипломом штурмана 4 разряда в должности помощника капитана на судне

дальнего плавания или 30 мес. с таким же дипломом и в такой же должности на судне малого плавания; в) на звание штурмана 1 разряда 24 мес. плавания с дипломом штурмана 2 разряда в должности помощника капитана на судне дальнего плавания или 36 мес. с таким же дипломом и в такой же должности на судне малого плавания; г) на звание капитана 4 разряда 18 мес. плавания с дипломом штурмана 4 разряда в должности помощника капитана; д) на звание капитана 3 разряда 18 мес. плавания с дипломом штурмана 3 разряда в должности капитана судна малого плавания или помощника капитана на судне дальнего плавания; е) на звание капитана 2 разряда 18 мес. плавания с дипломом штурмана 2 разряда в должности помощника капитана; ж) на звание капитана 1 разряда 24 мес. плавания с дипломом штурмана 1 разряда в должности капитана судна малого плавания или помощника капитана на судне дальнего плавания.

Правила исчисления плавательного ценза утверждались министром финансов, по соглашению с управляющим морским министром. Из плаваний на военных судах принимались к зачету в плавательный ценз только те, что были совершены в званиях и должностях, перечисленных в особом списке, утверждаемом министром финансов, по соглашению с управляющим морским министерством. В счет ценза принималось также плавание на иностранных судах в соответствующих должностях. Признание представленных в удостоверение такого плавания свидетельств соответствующими принадлежало отделу торгового мореплавания.

При этом, в счет службы на торговых судах, для внесения в свидетельства о плаваниях, не принимались: служба на яхте менее 25 регистровых тонн полной вместимости и судах маячных, портовых и рейдовых, а также все плавания, совершенные в возрасте менее 15 лет.

Экзамены на судоводительские звания проводились в испытательных комиссиях, создаваемых по распоряжению министра финансов, при мореходных учебных заведениях или в ближайших к ним портовых городах. Председателями комиссий назначались инспекторы по надзору за мореходными учебными заведениями. Инспекторы могли заменяться офицерами флота, назначенными для этого управляющим морским министерством. В комиссии входили: а) при мореходных учебных заведениях, преподаватель предмета, по которому проводился экзамен, представитель морского ведомства, назначаемый управляющим морским министерством, и член попечительного комитета; б) в портовых городах – начальник ближайшего к порту мореходного учебного заведения, флотский офицер, назначаемый управляющим морским министерством, капитан 1 разряда, судовой механик и лица, приглашаемые председателем комиссии.

Экзамены проводились только на русском языке по таким предметам: на звание штурмана 4 разряда: навигация и мореходная астрономия; устройство корабля; правила для предупреждения столкновений судов в море; важнейшие узаконения по торговому мореплаванию; умение пользоваться барометром, английский язык, а на звание штурмана 3 разряда, кроме того, правила управления судном при встрече с ураганом, элементарные сведения по паровой механике.

На звание штурманов 2 и 1 разрядов: навигация и мореходная астрономия; морская практика; «метеорология, в применении к учению о погоде, и океанографии, в связи с важнейшими сведениями по коммерческой географии»; устройство и теории корабля; паровая механика; грузовая отчетность и коммерческая корреспонденция; судовая гигиена и подача первой помощи при несчастных случаях и заболеваниях; английский язык.

Все программы и правила экзаменов утверждались министром финансов, по соглашению с управляющим морским министерством. О времени и месте экзаменов отдел торгового мореплавания публиковал для всеобщего сведения за 3 месяца до начала экзаменов.

Перед началом экзаменов кандидаты, не обучавшиеся в мореходных учебных заведениях, подвергались врачебному осмотру. Далее желающие подавали в испытательную комиссию прошения с представлением метрического свидетельства о рождении, свидетельств о плавании и о приписке к призывному участку, в при необходимости и диплом на низшее судоводительское звание. Независимо от этого, кандидаты на звание штурмана 4 и 3 разрядов, представляли свидетельство о знании курса начальных народных училищ, сельского училища или церковно-приходской школы, а кандидаты на звание штурмана 2 и 1 разрядов – свидетельство о знании курса учебного заведения, курс которого был не ниже курса городского или уездного училища.

Выдержавшим испытание и выполнившим плавательный ценз, выдавались комиссией, на основании протоколов испытаний, дипломы. Не имеющим же полного ценза – свидетельства о сдаче испытаний, которые обменивались на дипломы в отделе торгового мореплавания, по

представлению их вместе с свидетельствами о плаваниях. Не сдавшие экзамены допускались к повторной сдаче не ранее чем через год. Получившие же судоводительские звания, по истечении полных 5 лет в плавании, могли представляться к награждению званием личного почетного гражданства, если не пользовались высшим званием.

Новый порядок присуждения судоводительских званий относился лишь к тем, кто впервые хотел его получить. По отношению к уже действовавшим было решено, получивших судоводительские звания на основании правил от 27 июня 1867 г., приравнять: а) штурманов каботажного плавания – к штурманам 2 разряда, с тем, чтобы для получения дипломов на звание капитана 2 разряда они сдавали теоретический экзамен по программе на звание штурмана 2 разряда; б) шкиперов каботажного плавания – к капитанам 2 разряда; в) штурманов дальнего плавания – к штурманам 1 разряда, с тем, чтобы для получения дипломов на звание капитана 1 разряда они сдавали теоретический экзамен по программе на звание штурмана 1 разряда, и г) шкиперов дальнего плавания – к капитанам 1 разряда.

Лиц, имеющих звание штурманского помощника, по истечении 4 лет службы в нем, приравнивали к штурманам 2 разряда, с тем, чтобы, для получения дипломов на звание капитана 2 разряда, они подчинялись тем же правилам, как и для штурманов каботажного плавания.

Что касается тех, кто не имел дипломов на судоводительские звания, но командовал мореходными судами торгового флота и совершил не менее 60 месяцев плавания, сохранили право командования парусными грузовыми судами малого плавания и службы младшими помощниками капитана на парусных грузовых судах дальнего плавания. Однако учет и порядок допуска их к службе определялся специальными правилами. Как изначально устанавливалось еще для матросов, на получивших судоводительские звания распространялись льготы по воинской повинности [1, с. 328-331].

Как и «Положение о мореходных учебных заведениях Министерства Финансов», повсеместное введение постановления о новых правилах для получения званий судоводителей устанавливалось не позже 1 июля 1905 г. А потому наиболее активные действия по завершению начального этапа реформы начались уже в 1903 г. Так, приказом от 21 апреля по ГУТМиП, вводились в действие правила о необязательном наличии дипломов для судоводителей для мелких судов уже с 1 мая 1903 г. [2, л. 28].

Согласно циркуляру ГУТМиП от 20 января 1904 г. за №193, временно-управляющему данным управлением приказа, чтобы правительственные испытания на судоводительские звания по положению 27 июня 1867 г. были произведены в испытательных комиссиях в последний раз весной 1904 г. и при том лишь в 6 пунктах, а именно: в С.-Петербурге, Магнусгофе, Архангельске, Одессе, Ростове-на-Дону и Баку. Создание испытательных комиссий в прочих пунктах, где они ранее были «признать невозможным».

Для наблюдения за ходом испытаний командировались инспектора мореходных учебных заведений: полковник Данчин – в г.г. С.Петербург, Магнусгоф и Архангельск и коллежский советник Гердзей – в г.г. Одессу, Ростов-на-Дону, и Баку. Начало испытаний было назначено: в Магнусгофе – 10 марта, С.-Петербурге – 31 марта, Архангельске – 15 апреля; Баку – 28 февраля; Одессе – 15 марта; Ростове-на-Дону – 1 апреля.

В виде особой льготы разрешалось допускать к экзаменам и тех лиц, которым не хватало до совершеннолетия не более 6 месяцев. По сдаче экзаменов им выдавали свидетельства, которые можно было обменять на соответствующие дипломы лишь по достижении их владельцами 21 года.

Исходя также из смысла указа от 6 мая 1902 г., лицам, сдавшим экзамены весной 1904 г. по положению 27 июня 1867 г., выдавались дипломы не на прежние судоводительские звания, а на судоводительские звания по положению 6 мая 1902 г. [3, л. 55-55 об.].

В развитие предыдущего циркуляра, циркуляром от 22 января 1904 г., было приказано объявить через начальников портов всем судоводителям торгового флота о том, что имеющиеся у них дипломы на звания шкиперов и штурманов дальнего и каботажного плавания, а также различные свидетельства и удостоверения на право судовождения, как постоянные так и временные, необходимо было представить в отдел торгового мореплавания не позже 1 июля 1905 г., для обмена на соответствующие дипломы нового образца. При этом, все вышеперечисленные документы не обменянные на соответствующие дипломы нового образца до 1 июля 1905 г., утрачивали с этого срока свою силу [3 л. 60-60 об.].

В ходе дальнейшего введения нового положения о судоводителях, от 13 февраля 1904 г. начальникам портов было объявлено, что к командованию пассажирскими пароходами,

совершающими рейсы в местных сообщениях, допускались штурманы 1 и капитаны 2 разрядов. Всем судам в местных сообщениях разрешили совершать рейсы без помощников капитана. При этом, как и предписывалось положением, главноуправляющим ТМиП, по соглашению с управляющим морским министерством, были утверждены выработанные комиссией при отделе торгового мореплавания, районы плавания пассажирских пароходов по Белому, Балтийскому, Каспийскому, Черному и Азовскому морям и по восточному Океану, после чего их опубликовали в Собрании Указаний и Распоряжений Правительства в ст. 1924 №22, 1903 г. Срок их введения в действие на местах устанавливался с 1 марта 1904 г.

С его приближением, отдел торгового мореплавания разъяснил начальникам торговых портов, что: 1) сообщения в пределах порта и рейда, а также в местах огражденных, должны рассматриваться как плавание рейдовое и действию правил о местных сообщениях не подлежали; 2) все суда в местных сообщениях могли совершать рейсы без помощников капитана но, принимая во внимание, что в указанных районах вождение судна без помощника не вполне обеспечивало безопасность плавания, особенно в тех случаях, когда по каким-либо причинам капитан окажется не в состоянии вести судно, представлялось желательным, чтобы на пассажирских судах местного плавания находилось лицо, знакомое с местными условиями плавания, т.е. боцман или лоцман, способные заменить капитана; 3) к командованию пассажирскими пароходами в местных сообщениях могли допускаться лица, получившие судоводительские звания на основании правил от 27 июня 1867 г., т.е. шкиперы каботажного плавания, приравняемые к капитанам 2 разряда, и штурманы дальнего плавания, приравняемые к штурманам 1 разряда [3, л. 102-102 об.].

Кроме того, ГУ ТМиП 11 марта 1904 г. распорядился объявить: 1) что в виду разъяснения департамента окладных сборов от 2 марта №2285, прошения об обмене дипломов на судоводительские звания освобождаются от оплаты гербовым сбором; 2) чтобы судоводители торгового флота представляющие к обмену свои прежние дипломы, прилагали к прошениям документы со сведениями о их вероисповедании, а также документы о полученном ими общем и специальном образовании и об отношении к отбыванию воинской повинности [3, л. 132].

Кроме того, 22 мая 1904 г. были изданы правила исчисления плавательного ценза для судоводителей на мореходных судах торгового флота утверждены [3, л. 187], а еще в этом году отделе торгового мореплавания была созданная специальная комиссия, для выработки правил об учете и порядке допущения к службе лиц, не имеющих дипломов, но командовавших мореходными судами в Белом, Балтийском, Черном и Азовском морях [3, л. 228-229].

Сложное положение страны в связи с неудачной русско-японской войной, а потом и событиями 1905-1907 гг. крайне негативно отразились как на развитии торгового мореплавания, так и на системе подготовке ее кадров, затормозив данный процесс на несколько лет. Так, уже 30 мая 1905 г. за №26303 был принят указ «Об отсрочке введения в действие новых правил о судоводителях на мореходных судах торгового флота». Им, данные правила предполагалось ввести с 1 июля 1907 г. [4, с. 383]

При этом, происходил постепенный обмен дипломов старого образца на новые, практически законченный уже к 1 января 1907 г. Общее количество получивших такие дипломы составило 6137 чел. Распределялись эти судоводители по званиям нижеследующим образом: капитанов 1 разряда 1993; 2-го – 478; 3-го – нет; 4-го – нет. Штурманов 1 разряда 1660; 2-го – 1878; 3-го – 6; 4-го 122 [5, с. 69].

Кроме того, существовали, как помним, и судоводители без дипломов. Они следующим образом распределялись по морям: Белое – 199, Балтийское – 166; Черное – 249; Азовское – 135; Каспийское – 288. Всего – 1037 [5, с. 70]. Таким образом, исходя из этих данных, в Российской империи и по состоянию на 1 января 1907 г. было 7174 учтенных судоводителей.

В начале 1909 г. на места разослали «Перечень вопросов по реформе мореходного образования в империи в связи с новым законопроектом о судоводителях на мореходных судах торгового флота», с объяснением предстоящих изменений и особенностей обучения штурманов, механиков, и т.д. [6, л. 141-145]. Отдельно в этот период также был разослан для обсуждения проект положения о судоводителях на мореходных судах торгового флота [6, л. 146-150]. Данные проекты были достаточно полными и содержали все необходимые сведения по предстоящей реформе. Так, в приложении №6 находим программу испытаний на звание штурмана дальнего плавания [6, л. 151-154].

Программа испытаний на звание штурмана малого плавания по общим разделам была такой же, лишь несколько разделов отличалось уже в самом названии, а именно: не Морская астрономия а Мореходная астрономия; или же, не Метеорология и применение к учению о море, а Метеорология в применении к учению о погоде [6, л. 155-158].

Так как в предыдущих указах введение в действие постановлений о механиках и судоводителях было отложено до 1 июля 1909 г., то 26 мая 1909 г. был принят указ «О приостановке введения в действие правил 6 мая 1902 г. о судоводителях на мореходных судах торгового флота и Положения 10 июня 1903 г. о механиках на таковых же судах», до издания новых правил [7, с. 391].

Эти, последние в истории российской империи системные правила, были приняты законами от 31 октября 1909 г. Основные требования новых положений вводились в действие с 1 января 1910 г., при этом, за лицами не имеющими дипломов на звание судового механика, но занимавших до 15 августа 1908 г. должности судовых механиков или их помощников в морском торговом флоте не менее 12 месяцев, сохранили права по управлению судовыми машинами на мореходных судах торгового флота тех разрядов, на которых они занимали эти должности, с выдачей соответствующего свидетельства [7, с. 903-906].

Другой закон от 31 октября 1909 г. (№32676), установил новые правила о судоводителях на мореходных судах торгового флота. Им, как и ранее, к занятию должностей судоводителей на мореходных судах допускались лишь русские подданные с соответствующими дипломами, судоводительские звания разделялись на 2 степени: капитана и штурмана, с подразделением на малое большое плавание. Малым также признавалось плавание в Азовском море и Черном море до Константинополя [7, с. 906-910]. Сроки введение в действие основных положений данного закона было возложено определить министру торговли и промышленности. Но, учитывая предыдущие сложности с введением новых правил для судоводителей и механиков, можно предположить, что в связи с началом 1-й Мировой войны, несмотря на льготы по воинской повинности для этих категорий служащих, окончательно данные правила не были введены.

### **Заключение**

Тем не менее, можно отметить, что последние рассмотренные нами законы венчали длительную и кропотливую работу по формированию высокообразованных служащих торгового флота, с выведением уровня их подготовки до мирового, в том числе посредством создания разветвленной сети специальных учебных заведений подавляющее число которых финансировалось за государственный счет. Подтверждением тому является и создание по закону от 25 июня 1910 г. (33920) Николаевской Морской Академии, с гидрографическим, механическим, военно-морским и кораблестроительным отделами [8, с. 917]. Таким образом, можно сделать вывод, что основными направлениями в новых подходах к выдаче свидетельства моряков этой категории в изучаемый период стали а) получение специального образования, б) сдача специального экзамена, в) обязательная длительная практика службы на судах, желательна торгового флота, г) профессиональные знания в различных областях наук. Целью ужесточения подходов было упорядочение системы выдачи свидетельств судоводителей и улучшение безопасности торгового судоходства.

### **Примечания:**

1. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXII. 1902 г. Отделение 1. СПб., 1904. 1030 с.
2. Государственный Архив в Автономной Республике Крым (ГААРК), ф. 158, оп. 1, д. 4 б. Предписания и распоряжения Главного управления торгового мореплавания и портов о правилах оценки повреждения судов, сроках стоянки судов для погрузки и выгрузки, по личному составу. 17.01.1903–31.12.1903 г. 286 л.
3. Там же, ф. 158, оп. 1, д. 4а. Циркуляры и приказы Главного управления торгового мореплавания и портов о содержании железнодорожных путей и зданий на территории порта, составлением описания портов, о перемещении по службе служащих порта. 30.12.1903–31.12.1904 г. 372 л.
4. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXV. 1905 г. Отделение 1. СПб., 1908. 966 с.
5. Виноградов В.В. Современное положение мореходного образования в империи. С.-Петербург, 1908. 73 с.

6. ГААРК, ф. 158, оп.1, д. 67. Циркуляры и предписания Министерства и торговли о порядке посещения чинами порта судов, приходящих из-за границы, о вознаграждении семей потерпевших рабочих и служащих от несчастных случаев, об учете военнообязанных. 5.01.1909–11.01.1910 г. 294 л.

7. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXIX. 1909 г. Отделение 1. СПб., 1912. 1006 с.

8. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXX. 1910 г. Отделение 1. СПб., 1913. 1408 с.

### References:

1. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobranie tret'e. T. XXII. 1902 g. Otdelenie 1. SPb., 1904. 1030 s.

2. Gosudarstvennyj Arhiv v Avtonomnoj Respublike Krym (GAARK), f. 158, op. 1, d. 4 b. Predpisanija i rasporyzhenija Glavnogo upravlenija torgovogo moreplavanija i portov o pravilah ocenki povrezhdenij sudov, srokah stojanki sudov dlja pogruzki i vygruzki, po lichnomu sostavu. 17.01.1903–31.12.1903 g. 286 l.

3. Tam zhe, f. 158, op. 1, d. 4 a. Cirkuljary i prikazy Glavnogo upravlenija torgovogo moreplavanija i portov o sodержanii zheleznodorozhnyh putej i zdanij na territorii porta, sostavleniem opisanija portov, o peremeshhenii po sluzhbe sluzhashhih porta. 30.12.1903–31.12.1904 g. 372 l.

4. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobranie tret'e. T. XXV. 1905 g. Otdelenie 1. SPb., 1908. 966 s.

5. Vinogradov V.V. Sovremennoe polozhenie morehodnogo obrazovanija v imperii. S.-Peterburg, 1908. 73 s.

6. ГААРК, ф. 158, оп.1, д. 67. Циркуляры и предписания Министерства и торговли о порядке посещения чинами порта судов, приходящих из-за границы, о вознаграждении семей потерпевших рабочих и служащих от несчастных случаев, об учете военнообязанных. 5.01.1909–11.01.1910 г. 294 л.

7. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXIX. 1909 г. Отделение 1. СПб., 1912. 1006 с.

8. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXH. 1910 г. Отделение 1. СПб., 1913. 1408 с.

УДК 340.15:347.79"17/19"

### Изменение походов к выдаче свидетельств судоводителей в Российской империи в начале XX в.

Борис Владимирович Змерзлый

Крымский федеральный государственный университет им. В.И. Вернадского, Российская Федерация  
295007, Симферополь, проспект Вернадского, 4

Доктор исторических наук, профессор

E-mail: zbv1973@rambler.ru

**Аннотация.** В статье на основе использования архивных источников и нормативно-правовых актов исследуемого периода изучается проблема изменения основных, применяемых с середины XIX в. в Российской империи, подходов к подготовке кадров судоводителей, капитанов и штурманов. Основными направлениями в новых подходах к выдаче свидетельства моряков этой категории стали: а) получение специального образования; б) сдача специального экзамена; в) обязательная длительная практика службы на судах, желательна торгового флота; г) профессиональные знания в различных областях наук. Целью ужесточения подходов было упорядочение системы выдачи свидетельств судоводителей и улучшение безопасности торгового судоходства. В ходе подготовки работы были введены в научный оборот материалы найденные в фондах Государственного Архива в Автономной Республике Крым.

**Ключевые слова:** капитаны и штурманы; выдача свидетельств; Российская империя.