

**СТАНОВЛЕНИЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ
И РАЗВИТИЕ МАЯЧНОГО ДЕЛА В БАССЕЙНАХ ЧЕРНОГО
И АЗОВСКОГО МОРЕЙ В XVIII – ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.**

Змерзлый Б. В.

*Таврический национальный университет имени В. И. Вернадского,
г. Симферополь*

Статья посвящена изучению проблем становления и развития нормативно-правовой базы маячного дела в бассейнах Черного и Азовского морей в XVIII – первой половине XIX в. В работе указывается, что основу данной базы заложили еще указы Петра I начала XVIII в., которыми была создана коммерц-коллегия и определялись ее обязанности. До начала XIX в. маяки не имели единого подчинения и структуры. Некоторыми из них управляли военные, другие строили и содержали города, а отдельные маяки на Балтике вообще находились в частных руках. 17 января 1829 г. принят указ «О передаче из Гражданского в Черноморское ведомство маяков, на берегах Черного и Азовского морей устроенных», вместе с тем военным морякам перешли и все маячные сборы. Это положение действовало до 1917 г.

Ключевые слова: нормативно-правовая база, маяки, управление.

Становление нормативно-правовой базы деятельности маяков в Российской империи происходило по мере становления вообще мореходства и по мере возникновения потребности в регулировании данной проблемы. Случилось это лишь с выходом границ государства к берегам Балтийского моря в начале XVIII в. Так, в принятом 3 марта 1719 г. регламенте коммерц-коллегии, сразу указывалось, что целью ее учреждения было развитие купечества и купеческого судоходства [1, с. 671]. Исходя из этого, п. 7 устава возложил на данное учреждение надзор за «содержанием огненных баков или маяков, когда оные к безопасному ходу ночью мореходцам Его Царское Величество учинить повелит, такожде и над лоцманами, дабы они в безопасности мореплавания свое дело исправно отправляли, чтобы корабли на мель не находили» [1, с. 672]. В принятом 5 апреля 1722 г. регламенте об управлении Адмиралтейства и верфи (ч. 2 Регламента морского), п. 55 «Где держать огни для хода кораблей». В нем предписывалось «держать огни для хода кораблей в определенных местах, а именно: на Даге-порте, Гохланте, на Гари-валдае, на Котлинской косе или где определено будет. И на содержание тех огней брать деньги с кораблей торговых чужестранных и Российских, по Регламенту» [2, с. 525–534].

Следующий нормативно-правовой акт определявший развитие маячной сети стал принятый 24 августа 1765 г. «Регламент об управлении Адмиралтейств и флотов, с приложением должностей Интендантского и Экипажного Департаментов и Счетной Экспедиции». В его части 1, гл. 9, п. 2 назывался «О имени для мореплавающих су-

дов огней в настоящих местах». Им предписывалось развитие системы специальных огней в портах, для чего там имелись баканы и спирт [3, с. 258].

Важность и необходимость устройства и бесперебойной деятельности маяков подчеркнул и принятый 23 ноября 1781 г. «Устав купеческого водоходства». П. 295 устава категорически запрещал «от законно устроенного маяка в пятидесятиверстном расстоянии по берегу вод Российской Державы устроить, или раскладывать или зажигать от вскрытия льда до замерзания вод по берегу огонь или маяк». При нарушении этого положения, а особенно если такой шаг привел к крушению или аварии судна, данное деяние характеризовалось как уголовное и требовало рассмотрения суда [4, с. 336].

Следует упомянуть, что это положение долгое время практически не менялось. Так, к примеру, в правилах о спасении кораблей и судов, претерпевших крушение или гибель, от 21 мая 1836 г. (п. 10), запрещалось от «законно устроенного маяка в пятидесятиверстном расстоянии по берегам вод Российской Империи устраивать иные маяки, или раскладывать и зажигать по берегу огонь от вскрытия льда до замерзания вод». Виновных в нарушении данного правила требовалось задерживать и отсылать в местную полицию, для дальнейшего предания суду [5, с. 534–536].

Развитие торгового судоходства происходило весьма медленно. В то же время расширение границ государства, в первую очередь за счет присоединения значительных территорий на побережье Черного и Азовского морей, создание Черноморского военного флота, чехарда с ликвидацией и недолгим восстановлением коммерц-коллегии в конце XVIII – начале XIX в., а также и другие факторы способствовали тому, что постепенно дело контроля за деятельностью маяков, расширением их сети, регулирование работы и многое другое стало переходить в руки военного ведомства. Именно военно-морской флот оказался наиболее заинтересованной стороной в нормальном функционировании маячной сети, кроме того, в конце XVIII в. в системе управления флота появляется понимание, что изучение морских пространств, законов природы и физических законов и умение их применения являются залогом к улучшению безопасности судоплавания. Очевидно, исходя из этих причин, в принятом 25 февраля 1797 г. уставе военного флота упоминается и учреждение должности профессора астрономии и навигации. На него возлагалась обязанность «Делать исчисления, наблюдения, проверять исчисления, сообщая о нахождении кораблей на карте, контролировать штурманов, регистрировать приливы и отливы, перемену магнитной стрелки» [6, с. 355]. С принятием в 1805 г. решения о преобразовании морского департамента, констатировалось значительное отставание во многих вопросах, по сравнению с флотами наиболее развитых тогда держав Англии и Франции. В разделе, посвященном ученой части флота, указывалось «Всевозможное усовершенствование морского искусства во всем его пространстве» [7, с. 935]. 8 же апреля 1808 г. принят указ «О преобразовании Главного Черноморского Управления», в котором косвенно давалась негативная характеристика его предыдущей деятельности.

В конце XVIII – начале XIX в. Российская империя вступила в череду различных войн, преимущественно сухопутных. Это значительно ослабило внимание со стороны государства к военно-морскому флоту, подорвало внешнюю морскую торговлю и, в результате, экономику. Как известно, принятое в начале XIX в. решение об управ-

лении отдельными наиболее важными городами и небольшими регионами при них специальными чиновниками – градоначальниками, в последствии оправдало себя. Именно на них была возложена обязанность попечения о развитии конкретных городов, местной торговли и так далее. Поэтому не удивительно, что в этот период на градоначальников и было возложено попечение о развитии маячного дела.

Указом от 8 мая 1808 г. «О поручении купеческого мореплавания по Азовскому морю попечению одного лица, под названием: Главного Попечителя купеческого судоходства по Азовскому морю» эта обязанность была возложена на градоначальника Таганрога. По указу в его ведение, кроме прочего, перешли «все устраиваемые на мысах и на отмелях оною моря береговые и плавучие маяки» [7, с. 220].

18 июня 1812 г. именным указом, данным Таганрогскому градоначальнику Папкову, предписывалось устроить по Азовскому морю, близ Ениколя на мысе Фонарь, береговой маяк и шесть плавучих. Они должны были стать дополнением к уже построенному маяку на Белосарайской косе. Основной причиной принятия данного решения стали известные всем знающим Азовское море множество мелей, камней и прочих опасностей. Указом же были утверждены необходимые планы и сметы, предписано построить катер для разездов при осмотре маяков. Всего было выделено 43456 руб. 50 коп., их предлагалось взять из 10-й части таможенного сбора, что находилась в наличии в Таганрогском строительном комитете. Также было разрешено, на первое время, для содержания маяков расходовать 9730 руб., до особого постановления, также из таможенного сбора [9, с. 366].

Учитывая дороговизну постройки и дальнейшего содержания маяков, да еще и в ходе вторжения наполеоновской армии, 21 ноября 1812 г., по представлению департамента государственной экономии принят указ «Об установлении новых сборов с ластов на содержание и освещение маяков на Азовском море», которым предписывалось установить ластовый сбор с судов: с каждого ласта, содержимого в судне, по 20 коп., а в случае недостатка сбора на содержание маяков, поднять сбор и до 25 коп. с каждого ласта. При этом сбор с ластов и паспортов, на основании изданных правил, должен был поступать в государственное казначейство, из которого уже, по требованию министра внутренних дел, отпускалась ежегодно нужная сумма на содержание и освещение маяков. При этом, заботясь о развитии мелких промыслов и каботажной торговли, лодки на Азовском море освободили от всякого платежа пошлин [9, с. 460–461].

О том, насколько быстро решались в этот период подобные вопросы, говорит уже одно принятие указа от 10 марта 1813 г. «Об устройении маяков на Азовском море и о назначении на ежегодное содержание оных сумм». Согласно данному документу, по представлению министра внутренних дел, государственный совет решил на устройство маяков единовременно выделить 43456 руб. 50 коп. из накопившегося таможенного сбора в пользу Таганрога. Из остальной же суммы предлагалось выделить на содержание и на жалование чиновникам и служителям 9833 руб., а дальнейшее их финансирование производить от государственного казначейства [9, с. 543–544]. Как видим, почти год понадобился для решения такого важного, хотя и не сложного вопроса, между тем процесс строительства маяков был затянут.

Окончание эпохи наполеоновских войн и некоторое улучшение финансового положения государства позволили значительно улучшить финансирование маяч-

ного дела, тем более что началось строительство Еникольского берегового маяка. 22 января 1817 г. принят указ «О прибавке суммы на содержание Азовских маяков». К штатным ежегодно выделяемым 9733 руб. было добавлено 4572 руб. 45,5 коп. Предусматривалось увеличение и этой суммы, когда с завершением постройки Еникольский маяк будет введен в эксплуатацию, на 1587 руб. 37,5 коп. из государственного казначейства [10, с. 30]. Указом же 6 февраля 1819 г. «Об остатках ремонтной суммы по Азовским маякам», градоначальнику Таганрога предоставлено право не отсылать в казначейство оставшиеся от ремонта 2493 руб. 98 коп. (так и будущие остатки от этих сумм), хранить под особой статьей в его распоряжении, употребляя эти средства на различные нужды [11, с. 60].

Тем не менее, ситуация на маяках не была идеальной. Так, по утвержденному 18 июня 1812 г. штату для Азовских маяков, назначенные при Белосарайском береговом маяке 1 смотритель и 4 вольнонаемных служителя с производством каждому из них жалования по 120 руб. в год, были приняты к маяку за эту плату и оставались до 1818 г. на штатном жаловании. Но перед наступлением 1818 г. сообщили, что они в связи с поднятием против прежнего цен на все жизненные потребности, не могут более удовлетворяться получаемым жалованием, а потому и просили о прибавке к нему по 80 руб., так, чтобы каждому вместе с штатным жалованием получалось в год по 200 руб. В ином случае они не хотели продолжать службу при этом маяке.

Сколько директор маяков не убеждал этих 4-х остаться на прежнем жаловании, но они указывали на простых работников, из которых каждый в это время получал там в год более 300 руб. (кроме дневной от хозяев порции), и не соглашались продолжать службу без требуемой прибавки. Директор пригласил их остаться при маяке, по крайней мере, до тех пор, пока он смог бы найти на их место других служащих на штатное жалование. Но это оказалось невозможно. Обратившись с данной проблемой к градоначальнику, он указывал, что без служителей Белосарайский маяк останется в бездействии.

Градоначальник, генерал-майор Папков, ссылаясь на то, что служащим Таганрогской портовой таможни в 1818 г. полагалось платы от 350 до 375 руб. за одну навигацию, продолжающуюся не более 8 месяцев, признал со своей стороны запрашиваемую плату служителям Белосарайского маяка по 200 руб. каждому в год весьма умеренной и для казны выгодной. А потому согласился на прибавку в 80 руб. каждому служителю, назначив выдать их за 1818 только год по третям из остаточной суммы от 1817 г. по маякам суммы от освещения Белосарайского маяка 251 руб. 22 коп., а всего 2492 руб. 98 коп. Однако это была экстраординарная мера, направленная на удержание служащих маяка. Для разрешения же ситуации в обычном порядке градоначальник Таганрога вынужден был обратиться к МВД.

Тот, в свою очередь, принимая во внимание уважительные причины, изложенные градоначальником, и убедившись, что цены со времени составления штата Азовским маякам на все жизненные припасы несравненно выросли, а также руководствуясь постановлением комитета министров от 18 ноября 1819 г., которым разрешалось суммы, хозяйственным образом сбереженные, обращать в подкрепление той же самой части, и мнением госсювета от 6 февраля 1819 г., предложено разрешить Таганрогскому градоначальнику производить служащим маяка прибавку к жалованию по его

усмотрению из остатков ремонтных для Азовских маяков сумм [11, с. 293–293]. Так и была разрешена данная ситуация, а 17 июля 1819 г. за № 27888 принят соответствующий указ.

Некоторая стабилизация ситуации и оживление торговли на фоне расходов государства на содержании маяков, очевидно, привела к мысли некоторых чиновников о необходимости возложить все расходы на их содержание на самих купцов. Кроме того, в период упадка торгового судоходства в регионе из-за военной ситуации, некоторые маяки были закрыты. Ситуация оказалась весьма неоднозначной. Из принятого 16 октября 1823 г. указа «О содержании береговых Азовских маяков» мы узнаем, что комитетом министров было заслушано сообщения министра финансов об устройстве маяков и шпирт-баканов на Азовском море. По смыслу сообщения стало понятно, что Таганрогское купечество не имело возможности делать это самостоятельно. Мнение совещавшихся разделились, что и было зафиксировано в решении. Большая часть расходов по развитию маячной сети, восстановление закрытых маяков были возложены на средства Таганрогского купечества, и лишь 2 маяка царь повелел оставить, как и ранее, на казенном содержании [12, с. 1240–1241].

Как видно из представленного выше материала, основное внимание в деле строительства и содержания маяков в первые десятилетия XIX в. уделялось именно Азовскому морю. Вызвано это было тем, что данное море, по сути, оказалось внутренним для России, а потому более безопасным от внешнего проникновения и угроз. Исходя из этого и с учетом его богатейших природных ресурсов, оно намного быстрее осваивалось, а его берега заселялись. Однако именно небезопасность судоходства в акватории этого моря, а также природные особенности Керченского канала и заставляли уделять столь много внимания обеспечению безопасности в них. В этот период кораблекрушения, по различным причинам, являлись обычным делом, а о наличии точных карт с обозначением географии дна говорить совершенно не приходилось.

Начало нового этапа в развитии маячной сети и самой работе этих пунктов было положено принятием 24 августа 1827 г. указа «О предварительном образовании Морского Министерства» [13, с. 702]. В общий состав данного министерства вошли, кроме прочего, управление генерал-гидрографа и Ученый комитет. В состав управления генерал-гидрографа вошли: его канцелярия, гидрографическое депо и морская типография [13, с. 704]. Канцелярия генерал-гидрографа состояла из 2 отделений. Первое отделение вело дела по инспекторской части корпуса штурманов и по штурманским полуэкипажам; дела текущие по предметам лоции; дела по наблюдению за маяками в отношении к лоции.

Устанавливалось, что Гидрографическое депо управляется особенным директором, под непосредственным начальством и наблюдением генерал-гидрографа. Депо состояло из 2 отделений, первое отделение – архив гидрографической части; сюда принадлежало: хранение карт, планов, описаний берегов и морей, журналов: компаний, экспедиций и военных действий; библиотека и музей. В этом отделении рассматривались морские журналы и составлялись о них выписки.

Отделение 2 занималось предметами астрономическими, геодезическими и навигационными; изданием инструкций по этим вопросам, карт, морских таблиц и календарей. Также на него возлагались художественные вопросы, как то: рисование,

черчение, гравирование, печатание, литография и металлография. Этому отделению принадлежала инструментальная камера, которая была хранилищем всех инструментов: астрономических, геодезических, физических, хронометров, а также атласов и книг отпускаемых на суда. Ему поручалось снабжение этими предметами кого следовало, вести их учет, даже если они были в других портах. Продажа книг и карт возлагалась также на это отделение [13, с. 708].

Морской ученый комитет состоял из председателя и 4 непременных членов, которые определялись министром. Кроме них приглашались почетные члены и корреспонденты, как российские, так и иностранные. Главная задача комитета была – распространение сведений о учебной части морского искусства. Кроме того, ему полагалось составлять инструкции по ученой части для командиров судов, назначаемых в дальние плавания, или для исследования недостаточно описанных земель и берегов. Его представители участвовали в надзоре за всеми морскими учебными заведениями, присутствуя при испытании их воспитанников [13, с. 724].

Штаты данных учреждений были весьма незначительны. Так, гидрографическую часть составлял генерал-гидрограф. В его канцелярии были: дежурный офицер, 2 старших адъютанта, 2 секретаря и 2 их помощника, 1 журналист и 6 писарей.

Гидрографическое депо, под руководством директора, как указывалось, состояло из 2 отделений. 1-е отделение составляли: начальник отделения, 2 его помощника, 2 секретаря, 1 библиотекарь, 4 писаря. Второе: начальник отделения, 4 помощника, 1 астроном, 2 секретаря и 2 их помощника, бухгалтер, 8 писарей. Принятие данного указа знаменует собой новый этап уже потому, что:

- 1) предусматривалась передача в руки военных моряков маячного дела;
- 2) создавались пусть не многочисленные, но все же первые научные структуры в составе морского министерства, на которые было возложено не только содержание маяков, но и изучение всего, связанного с мореплаванием.

Более того, предусматривалась возможность подготовки и издания карт, составление инструкций и прочая необходимая организаторская, управляющая и информирующая деятельность. В последующем эти направления деятельности были конкретизированы и получили свое последующее развитие. Применение такого подхода было более чем оправданным, так как соответствовало потребностям как военного, так и торгового мореплавания, что позволяло консолидировать имеющийся опыт.

В развитие данного положения решением от 25 сентября 1827 г., в штатных чиновников и воспитанников причислили к гидрографическому департаменту [13, с. 817]. А по указу от 24 марта 1828 г. «Об учреждении Морского Штаба при Его Императорском Величестве», в него, кроме прочих частей управления флотом, вошло и Управление генерал-гидрографа [14, с. 329].

В связи с концентрацией властных и научных сил в военно-морском ведомстве, по предложению главного командира Черноморского флота и портов и новороссийского генерал-губернатора, 17 января 1829 г. принят указ «О передаче из Гражданского в Черноморское ведомство маяков, на берегах Черного и Азовского морей устроенных». Военным морякам перешли и все маячные сборы [15, с. 26]. Логическим продолжением этого стало принятие указа 12 февраля 1830 г. «Дополнительное поста-

новление о торговом судостроении и мореходстве». Им предписывалось отменить сбор в Азовских портах на маяки по 20 коп. серебром с лафта [16, с. 158].

16 же декабря 1831 г. было принято два последовательных указа «О приведении в исполнение вновь составленного образования Главного Управления Черноморского Флота и Портов» [17, с. 308] и «Образование Главного Управления Черноморского Флота и Портов» [17, с. 309]. Последним создавалась также должность главного командира Черноморского флота и портов, а еще в составе управления создано Гидрографическое отделение. Его обязанности были те же, что и означенные в п. 53, 54, 58, 59 и 60 предварительного образования Морского министерства. Гидрографическим отделением управлял инспектор корпуса штурманов Черноморского флота. Начальник гидрографического Черноморского депо подчинялся непосредственно Управляющему отделением, и отвечал за сохранность и содержание в порядке хранящихся в депо: карт, планов, описей, книг, инструментов и прочих предметов. В состав депо также входили чертежная, типография, библиотека и обсерватория [17, с. 315].

Учитывая изменения в подчиненности и, соответственно, в финансировании, 21 января 1833 г. принят указ «О производстве на ремонт и светильню для Черноморских маяков по 2400 рублей в год». Ранее отпускалось на каждый маяк по 600 руб. в год «на заготовление для оных светильни и по 150 руб. на каждый на ремонт и мелочные расходы». Вместо этого, согласно с мнением адмирала Грейга, предписывалось выделять из общей суммы на кораблестроение и ремонт по Черноморскому департаменту, на ремонт и освещение для каждого Черноморского маяка по 300 руб., а на все 2400 руб. в год. При этом дирекции маяков более предлагалось не требовать по этим вопросам никаких от пособий деньгами или материалами [18, с. 37].

Исходя из имеющегося материала, и материалов ф. 778 (Дирекция маяков и лоции Черного и Азовского морей) Российского государственного архива ВМФ, именно в 1828 г. была создана дирекция маяков и лоции Черного и Азовского морей, в последствии занимавшейся ведением этого дела. Впрочем, удержать общий объем финансирования маяков Черного и Азовского морей не удалось в связи с развитием маячной сети. Так, 31 октября 1835 г. принят указ «Об отпуске на освещение плавучего маяка на Кибургской косе по сто рублей в год и о производстве жалования Смотрителю оного». Им также предполагалось, кроме масла, отпускаемого Адмиралтейством в натуре, выделять по 100 руб. в год на прочие надобности по освещению, и производить жалования смотрителю маяка по 150 руб. в год, наравне со смотрителями прочих береговых маяков [19, с. 1268].

Или же именным указом главному командиру Черноморского флота и портов от 27 ноября 1838 г. «О принятии в морское ведомство маяка на Бердянской косе», построенный гражданским ведомством, каменный маяк перешел военным. На него назначался из ластовых экипажей 1 унтер-офицер в должности смотрителя и 6 рядовых, с производством всем им жалования и провизии наравне с прочими нижними чинами, состоящими на маяках. Для освещения нового маяка следовало отпускать ежегодно по 300 руб. из кораблестроительной и ремонтной суммы Черноморского управления. Также следовало снабжать Бердянский маяк, как и другие маяки, от Черноморского ведомства материалами и вещами, необходимыми для содержания его в исправности, а также и посудой для нижних чинов при маяке [20, с. 346–347].

Как видим, принятое решение о исключительном ведении маяков Черного и Азовского морей морским ведомством в лице специальной дирекции строго соблюдалось. Однако новые условия развития торгового судоходства и необходимой для этого инфраструктуры ставили на повестку дня и новые задачи. С появлением первых крупных и стратегически важных портов, многие из них, с учетом фарватеров и других особенностей, вынуждены были использовать различные виды маяков (обычные, створные и так далее). Учитывая, что данные сооружения обслуживали интересы коммерческих портов, они не могли находиться в исключительном ведении военно-морского ведомства. Попытка применения нового подхода в изучаемом регионе обнаруживается в указе от 26 декабря 1851 г. «Положение о управлении Сулинским портом на Дунае» [21, с. 189]. Им, в частности, среди обязанностей капитана порта, находим: «... наблюдение... за исправным освещением и содержанием маяка в продолжение всего определенного времени; причем вменяется в обязанность капитана порта о недостатке чего либо при маяке сообщать заблаговременно Директору Черноморских маяков» [21, с. 191].

В остальном же, подчиненность маяков военно-морскому ведомству соблюдалась строго. Так, по указу от 17 июля 1853 г., предписывалось назначать на Черноморские маяки смотрителями унтер-офицеров ластовых экипажей [22, с. 17]. Возможно, что основанием такого решения стали события, предшествовавшие и начала Крымской войны, которая значительно затормозила развитие маячного дела. Так, к примеру, еще до войны были заказаны маяки по тем временам новейшей, усовершенствованной системы во Франции. С учетом сохраняющихся сложных взаимоотношений с данным государством, на будущее предполагалось теперь «закупать фонари и осветительные аппараты френелевой системы». Для скорейшей их доставки 11 марта 1860 г. принят указ «О беспошлинном пропуске из-за границы осветительных аппаратов для маяков» [23, с. 198–199].

Завершая рассмотрение вопроса о становлении нормативно-правовой базы и развития маячного дела, мы не можем обойти стороной такой аспект обеспечения безопасности российского торгового судоходства, как информирование моряков, капитанов и шкиперов судов об устройстве и деятельности различных маяков и иных средств, направленных на безопасность. В этот период основную ответственность на себя в этом деле взял департамент внешней торговли, который рассылал соответствующие циркуляры, в основном в таможенные учреждения и порты для их размещения на соответствующих местах для ознакомления со стороны заинтересованных сторон. Такие циркуляры редко были на каком-нибудь одном языке, чаще всего они были двуязычными – на русском языке информация предназначалась для российских мореплавателей, а на прочих языках, чаще всего, для мореплавателей той страны, которой циркуляр собственно касался. Так, к примеру, 17 декабря 1843 г. вышел циркуляр на русском и английском языках о плавучем маяке в Кокле-Гате [24, л. 2].

24 июня 1844 г. вышел циркуляр на русском и французском языках:

- 1) о новом маяке, установленном на Виареджском моле, в Герцогстве Лукском;
- 2) об освещении маяков на островах: Удсар, Торунген и на мысе Сандваг, и о прекращении освещения маяка в Марке; на русском и английском языках
- 3) о маяках, устроенных в Плимутском брекватере [24, л. 17].

Следует упомянуть и циркуляр от департамента внешней торговли о новых морских знаках, которые с открытием навигации 1846 г. должны быть устроены в разных местах Зунда, Дрогдена и Копенгагенского рейда [25, л. 39]. А также последующее объявление от департамента внешней торговли мореходцам о новых морских знаках, «которые предположительно устроят в 1847 г. на водах датских, а также об последующих изменениях в прежних знаках» [26, л. 71–72].

11 июня 1847 г. вышел циркуляр на русском и итальянском языках о новом маяке на мысе Компанелла [26, л. 48]. Тогда же появилось и «Объявление мореходцам о новом маяке на мысе Кампанелла, против острова Капри, под 40° 34' 11" широты и 11° 59' 17" восточной долготы от Парижского меридиана. «Зажжен новый маяк с кадаптриотическим снарядом 4 разряда, коего свет постоянный и неизменяющийся. Огонь этого снаряда возвышается над уровнем моря на 90 миль (около 24 метров) и может быть видим на расстоянии 10 миль, по 60 миль в градусе» [26, л. 54].

Отдельно было сообщено об открытии в Неаполитанском королевстве с 18/30 апреля 1847 г. маяка в Прочадском канале [26, л. 515].

30 июня 1847 г. вышел циркуляр на русском и французском языках о возобновлении работы маяков у мыса Френеля и об освещении фарватера, ведущего во внутренний рейд Аберврака (Франция) [26, л. 517].

30 ноября 1847 г. датируется циркулярное предписание портовым таможням и таможенным заставам Белого, Балтийского и Азовского морей. В нем департамент внешней торговли указал: «Для сведения мореходов выставить в приличном месте препровождаемые три объявления:

1) на Русском языке, о зимних морских знаках, которые имеют быть устроены на Ланнегрудской мели;

2) на русском и французском языках, о маяках на островах Шозе и на мысах Год и Танкарвил;

3) на русском и английском языках о знаках на Гудвинских отмелях. Сверх того, каждой портовой таможне поручается выставить переводы сих объявлений на иностранных языках, наиболее употребляемых между мореходами в том порте, где таможня находится» [27, л. 2].

Также в 1847 г. вышел циркуляр, требовавший разместить объявления: «1) на русском языке о новом маяке устроенном на Спотсберге при входе в Изсфиорд; 2) на русском и французском языках об освещении маяков Фореского и Игтадского в Швеции; 3) о вновь устроенном фонаре на таможенном доме в Оте Бом Сукцисо, близ Белемской башни (в Лиссабоне); 4) на русском и английском языках о первом освещении маяков у мыса Тревоз на Северо-Западном берегу Корнуолла; 5) о Гудвинской отмели; 6) о маяке на мысе Тревоз на Северо-западном берегу Корнуолла» [27, л. 11].

19 июня 1848 г. вышло циркулярное предписание [27, л. 22], а несколько позже от департамента внешней торговли пришло «объявление мореходам», о том, что «2 новых маяка, устроенные в Сторском заливе в Алжирии. Сим извещаются мореходцы:

1) что 3/15 декабря 1847 г., на высоте вновь построенной башни, на острове Сригина, в заливе Сторском, в Алжирии, зажигается новый огонь. Широта 36° 56' 19". Долгота 4° 32' 32" Е. Высота маяка над поверхностью моря 55 м. Расстояние, на которое он виден – 10 миль. С 3/15 того же декабря, маяк с постоянным огнем зажегся

на о. Обезьян, при входе в залив Сторский». Далее в объявлении также были указания широты, долготы, высоты, расстояния и так далее [27, л. 23]. В июле 1848 г. было сообщено о остановке работы маяка Нарвы из-за ремонта, обычно в таких случаях указывалось и время, на которое маяк не работал [27, л. 24].

И, наконец, последний пример – циркуляр от 17 августа 1848 г. извещал: «1) на русском языке о временном не освещении Сурупского маяка; 2) на русском и французском языках об освещении 3 новых маяков и об уничтожении Беруардского маяка во Франции» [27, л. 32]. Следует также упомянуть, что к подобным циркулярам прилагались иногда и прочие вложения, то есть не маленькие короткие объявления, какими были все выше перечисленные, а собственно сами циркуляры в полном виде о тех или иных маяках, опознавательных знаках и так далее.

Список литературы:

1. Полное собрание законов Российской империи с 1649 года. Т. 5. 1713–1719. – СПб., 1830. – 780 с.
2. Полное собрание законов Российской империи с 1649. Т. VI. 1720–1722. – СПб., 1830. – 815 с.
3. Полное собрание законов Российской империи с 1649 года. Т. XVII. 1765–1766. – СПб., 1830. – 1135 с.
4. Полное собрание законов Российской империи с 1649 года. Т. XXI. 1781–1783. – СПб., 1830. – 1083 с.
5. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XI. Отделение первое. 1836. – СПб., 1837. – 893 с.
6. Полное собрание законов Российской империи с 1649 года. Т. XXIV. 1796–1798. – СПб., 1830. – 869 с.
7. Полное собрание законов Российской империи с 1649 г. Т. XXVIII. 1804–1805. – СПб., 1830. – 1328 с.
8. Полное собрание законов Российской империи с 1649 г. Т. XXX. 1808–1809. – СПб., 1830. – 1404 с.
9. Полное собрание законов Российской империи с 1649 г. Т. XXXII. 1812–1815. – СПб., 1830. – 1107 с.
10. Полное собрание законов Российской империи с 1649 г. Т. XXXIV. 1817. – СПб., 1830. – 958 с.
11. Полное собрание законов Российской империи с 1649 г. Т. XXXVI. 1819. – СПб., 1830. – 734 с.
12. Полное собрание законов Российской империи с 1649. Т. XXXVIII. 1822–1823. – СПб., 1830. – 1354 с.
13. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. II. 1827. – СПб., 1830. – 1138 с.
14. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. III. 1828. – СПб., 1830. – 1246 с.
15. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. IV. Отделение первое. 1829. – СПб., 1830. – 968 с.
16. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. V. Отделение первое. 1830. – СПб., 1831. – 594 с.
17. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. VI. Отделение первое. 1831. – СПб., 1832. – 834 с.
18. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. VIII. Отделение первое. 1833. – СПб., 1834. – 832 с.
19. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. X. Отделение второе. 1835. – СПб., 1836. – 1269 с.
20. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XIII. Отделение первое. 1838. – СПб., 1839. – 1067 с.
21. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXVI. Отделение первое. 1851. – СПб., 1852. – 752 с.
22. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXVIII. Отделение первое. 1853. – СПб., 1854. – 704 с.
23. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXXV. Отделение первое. 1860. – СПб., 1862. – 960 с.
24. Государственный Архив в Автономной Республике Крым. Узаконивания и наставления по разным предметам: о порядке таможенных сборов, о правилах содержания заставы. – 1844 г. – 41 л.
25. Государственный Архив в Автономной Республике Крым. Узаконивания и постановления по разным предметам: с предписанием об особом наблюдении за провозимыми в Россию Еврейскими книгами, об акцизе на товары, следующие через заставу. – 1846 г.

26. Государственный Архив в Автономной Республике Крым. Узаконивания и постановления по разным предметам: о заключении конвенции с границей (Австрия, Франция) о мореплавании и внешней торговле. – 1847 г. – 80 л.

27. Государственный Архив в Автономной Республике Крым. Узаконивания и постановления по разным предметам: с предписаниями департамента внешней торговли об освещении маяков и правилах сбора пошлин. – 1848 г. – 49 л.

Змерзлий Б. В. Становлення нормативно-правової бази і розвиток маякової справи в басейнах Чорного та Азовського морів у XVIII – першій половині XIX ст. / Б. В. Змерзлий // Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія: Юридичні науки. – 2014. – Т. 27 (66). – № 2. – С. 13-23.

Стаття присвячена вивченню проблем становлення і розвитку нормативно-правової бази маякової справи у басейнах Чорного і Азовського морів у XVIII – першій половині XIX ст. У роботі вказується, що основу цієї бази заклали ще укази Петра I початку XVIII ст., якими була створена комерц-колегія і визначалися її обов'язки. До початку XIX ст. маяки не мали єдиного підпорядкування і структури, деякими з них управляли військові, інші будували і утримували міста, а окремі маяки на Балтиці взагалі знаходилися в приватних руках. 17 січня 1829 р. прийнято указ «Про передачу з Цивільного в Чорноморське відомство маяків, на берегах Чорного і Азовського морів влаштованих», в той же час військовим морякам перейшли і усі маякові збори. Це положення діяло до 1917 р.

Ключові слова: нормативно-правова база, маяки, управління.

**THE ESTABLISHMENT OF THE NORMATIVE-LEGAL BASE
AND THE DEVELOPMENT OF LIGHTHOUSE ACTIVITY IN THE BASINS
OF THE BLACK AND AZOV SEAS IN THE XVIII – FIRST HALF XIX CENTURES**

Zmerzliy B. V.

Tauride National University named after V. I. Vernadsky, Simferopol

The article is devoted to the problems of formation and development of the legal base of the lighthouse activity in the Black and Azov seas in the XVIII – first half XIX centuries. In the work indicated, that the basis of this base laid back the decrees of Peter I in the beginning of the XVIII century, which created the Collegium of Commerce, and defined its duties. Before the beginning of the XIX century, the lighthouses had no single subordination and structure, some of them were controlled by the military, others built and kept cities, and the individual lighthouses on the Baltic sea were in the private hands. On 24 August 1827 a decree «On preventive formation the Ministry of the Navy» was adopted. It includes, among other things, the management of the general hydrograph and the Scientific committee. The structure of the management of the general hydrograph includes his office, the hydrographic station and marine printing house. The office of the general hydrograph consisted of the 2 sections. Exactly on the first branch office, among other things, was entrusted with the affairs of monitoring lighthouses. Based on this, already on 17 January, 1829, the decree “On the transfer of Civil in the Black sea office of lighthouses, which arranged on the coast of the Black and Azov seas” was adopted, however, military seamen got all the lighthouse dues too. This provision was in force until 1917. The logical continuation of this was the adoption of the decree of 12 February 1830, it was recommended to cancel the fee in the Azov ports on beacons on 20 kop. of silver with lasts. With the formation in 1831 of the main department of the Black sea and the fleets and ports in its structure, the Hydrographic department was established, which is responsible for the activities of the lighthouses.

One of the areas of security of the Russian merchant shipping was the information of the seafarers on the device and the activities of the various lighthouses and other means, aimed at the safety. In this period the main responsibility in this matter was taken by the department of external trade, which sent the relevant circulars, mainly in the customs institutions and ports for their accommodation at appropriate locations for review by interested parties.

Key words: normative-legal base, lighthouses, management.