

Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского
Юридические науки. – 2021. – Т. 7 (73). № 3. Ч. 1. – С. 41-53.

УДК 340

DOI 10.37279/2413-1733-2021-7-3(1)- 41-53

РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ФИНЛЯНДИИ В 1914-1915 ГГ.

Рассказов Л. П., Макухин А. А.

В статье указано, что с началом 1-й Мировой войны, кроме общих забот по обороне и сохранению правопорядка в Финляндии, особое внимание уделялось обеспечению регулирования деятельности торгового и промышленного судоходства, поддержанию водных сообщений между различными регионами страны и внешним миром, безопасности путей сообщения и всех заинтересованных сторон. Основное регулирование производилось постановлениями и объявлениями генерал-губернатора Финляндии, местными губернаторами, комендантами крепостей, командующего флотом Балтийского моря, морским министерством посредством дирекции лоцманского и маячного ведомства в Финляндии, общеимперскими законам, принятыми еще до 1914 г. и относящимися различным аспектам жизни страны в военный период, в том числе и деятельности различных видов транспорта.

Ключевые слова: Первая Мировая война, объявления, постановления, предписание, транспорт, движение.

Начало 1-й Мировой войны прервало этап мирного развития не только Европы, но и всего мира. Коснулись эти события и Финляндии, входившей в состав Российской империи.

В настоящем исследовании мы сделаем попытку произвести обзор основных нормативно-правовых актов, кроме международных общегосударственных, изданных в отношении Финляндии в первые годы 1-й Мировой войны.

Очевидно, первым нормативным актом, которые прочитали жители Финляндии после объявления войны, 18 (31) июля 1914 г. стало оповещение коменданта Выборгской крепости населению г. Выборга, крепости и Выборгского крепостного района о объявления крепости на военном положении [1].

Учитывая существенную зависимость Финляндии от морской торговли, не удивительно, что 19 июля (1 авг.) 1914 г. было опубликовано объявление Нюландского Губернатора о порядке навигации в военное время, в которых содержалось правила командующего флотом Балтийского, вступающие в силу в этот же день. Ими предусматривалось, что

1) в темное время, от захода до восхода солнца, в водах пространства, ограниченного берегом материка от места против острова Черхольм до Унг-Зунда и островами Хег-Холм, Дегер-э, Сандхамн (Лагерный), Кунгсхольм, (Михайловский), Бокхольм (Александровский), Комендантский, Госпитальный, Стрелковый, Ключевой и Николаевский – безусловно воспрещалось всякое движение судов и шлюпок;

2) за исполнением этого запрета должны были наблюдать особые охранные суда, имеющие днем треугольный синий флаг, а ночью три красных огня, и крепостные посты в проливах между островами.

Любой приказ такого судна и крепостного поста следовало исполнять беспрекословно;

3) неисполнение приказов охранного судна или крепостного поста и попытка проникнуть в темное время в указанный в п. 1 район могла иметь последствием открытие огня с охранных судов и с крепостных постов;

4) в светлое время, от восхода до захода солнца, движение судов и шлюпок в указанном п. 1 районе, впредь до особого оповещения, разрешалась;

5) подход к военным судам, стоящим на якоре, безусловно запрещался как днем, так и ночью всем частным судам и шлюпкам под угрозой открытия огня;

6) подход с моря к Гельсингфорсу пароходов, парусных, моторных и других судов, а также яхт и шлюпок и выход обратно в море разрешался впредь до отмены лишь в светлое время и исключительно главным входным фарватером мимо лоцваhtы Грохара.

Все шхерные и прочие фарватеры, ведущие к Гельсингфорсу, считались закрытыми до особого оповещения. Однако, чтобы не слишком затруднить условия жизни населения города, командующий флотом разрешил делать исключение только для мелких судов, обслуживающих шхерное население, которым разрешалось лишь в светлое время дня проходить в Гельсингфорс северными мелководными фарватерами;

7) разрешение на вход в Гельсингфорс суда, приходящие с моря, должны были получать с лоцваhtы Грохара, откуда и следовали далее под проводкой лоцмана и по указанию чинов брандваhtы. Суда, следующие из Гельсингформа в море, должны были выходить под проводкой лоцмана с внутренней лоцваhtы и по указаниям чинов внутренней брандваhtы – транспорта «Грозный»;

8) самовольный проход судов, следующих с моря в Гельсингфорс, мимо Грохара, навлекал применение оружия без всякого предупреждения [2].

Лишь 20 июля к делу регулирования жизнедеятельности страны подключился местный генерал губернатор, издав в этот день серию нормативно-правовых актов. Первым из них выделим его объявление «по поводу объявления края на военном положении» [3].

Вторым – объявление «о случаях и порядке подчинения лиц гражданского ведомства ведению военного суда» [4]. Согласно ему, по ст. 17 «Правил о местностях, объявляемых на военном положении» (С. П. Ф. 1909 г. №73), не принадлежащие к составу армии лица гражданского ведомства подлежали военному суду и наказанию по законам военного времени, в том числе, «за умышленное истребление или важное повреждение, в районе театра войны, водопроводов, мостов, плотин, гатей, шлюзов, водоспусков, колодцев, дорог, бродов или иных средств, назначенных для передвижения, переправы, судоходства, предупреждения наводнений, или необходимых для снабжения водою» (пар. 3), а также «за умышленное истребление или важное повреждение служащих там же для правительственного пользования: а) телеграфного, телефонного или иного снаряда, употребляемого для передачи известий, и б) железнодорожного пути, подвижного состава онаго или предостерегательных знаков, установленных для безопасности железнодорожного движения или судоходства...» (пар. 4) [4].

Третьим стало его же обязательное постановление «о воспрещении распространения статей и сообщений, возбуждающих вражду к правительству или общественную тревогу, а также восхваления преступлений и распространения произведений печати, подвергнутых аресту» [5].

В этот же день, т.е. 20 июля (2 августа) 1914 г. жители Финляндии увидели также объявления коменданта Свеаборгской крепости «о объявлении ее на военном положении» [6] и Выборгского губернатора о обязанности рабочих являться на крепостные работы [7, с. 2].

21 июля были изданы объявления Нюландского губернатора по навигации, которым «с объявлением войны всякая навигация по Финскому заливу к западу от Гельсингфорса, по приказу командующего флотом Балтийского моря, совершенно прекращена». Это распоряжение касалось также и восточной части Финского залива, хотя и предусматривало, что в случае необходимости сообщений с Петербургом или портами восточной части Финского залива разрешение о том могло выдаваться «особого каждый раз уведомления» [8]. А также объявление Нюландского Губернатора о привозе бензина, керосина и продуктов продовольствия, которым сообщалось, что все тот же командующий флотом Балтийского моря признал возможным разрешить привоз бензина и керосин, необходимые продукты продовольствия из портов восточной части Финского залива, но с условием чтобы каждый пароход был снабжен пропуском для выхода из Гельсингфорса; при этом необходимо было выходить и входить, как в Гельсингфорс, так и в Кронштадт в районе крепости исключительно в дневное время суток.

Относительно времени выхода каждого отдельного парохода следовало запрашивать разрешения самого командующего [9].

Вполне логичным в контексте военных действий выглядит и обязательное постановление Финляндского генерал-губернатора о торговле огнестрельным оружием, припасами и взрывчатыми веществами от 21 июля (3 августа), практически запрещавшее данную торговлю [10].

Объявление Нюландского Губернатора «о порядке навигации по Финскому заливу» от 23 июля (5 августа) 1914 г. сообщало, что командующий флотом Балтийского моря разрешил свободное плавание по Финскому заливу восточнее меридиана, проходящего через расположенный близ г. Ревеля маяк Кокшер и у Финляндского берега несколько восточнее маяка Грохага. Относительно районов Кронштадтской и Выборгской крепостей при этом было сделано такое исключение, что в первый из них вход допускал только днем, а во второй – по согласованию с Комендантом Выборгской крепости. В любом случае, во все порты рекомендовалось входить по преимуществу днем [11].

Как видим, первые дни военных действий рассеяли опасения руководства относительно серьезных военных действий в Балтийском море и Финском заливе, и регламентация деятельности торгового мореплавания стала «смягчаться».

Так, 24 июля (6 августа) 1914 г. объявлением Нюландского губернатора сообщалось, что для сообщения со Швецией (города Стокгольм и Гевле) командующий флотом Балтийского моря избрал порт Раумо Або-Бьернеборгской губернии [12].

Логическим продолжением этого стало утверждение командующим флотом временных правил движения коммерческих судов в Финском заливе, которыми залив объявлялся закрытым для внешней навигации на время военных действий. В связи с этим все ограждения были сняты, а маяки потушены к западу от меридиана маяка Кокшер.

Оговаривалось, что приходящие же в залив запоздавшие суда, не имевшие сведений о начале войны (еще не на всех судах были радиоустановки), или идущие с

грузом на свой страх и риск, подлежали задержанию круглосуточно со стороны военных судов и направлению в особо установленное место.

Мореплаватели неоднозначно предупреждались, что суда, прошедшие по погодным обстоятельствам незамеченными в залив, рисковали погибнуть на минных заграждениях, или в темное время оказаться расстрелянными орудийным огнем.

До изменения, из всех русских линий, держащих сообщение между Финляндией и Швецией, разрешается сохранить лишь линию от г. Раумо.

Суда, задержанные в портах по объявлении войны, могли быть выпущены только по разрешению Командующего флотом и по направлению, им указанному.

Разрешалась навигация к востоку от линии залива Колковик и Седершер между портами восточной части Финского залива.

Вход в Кронштадт, Выборг, а также при получении особого разрешения в города Ревель и Гельсингфорс разрешался лишь только в светлое время суток.

В случае, если некоторым судам, разрешалось выйти из восточной части Финского залива, они обязывались прийти в бухту Папоквик и следовать далее, по указанию брандвахтенного судна, там находящегося, под проводкой лоцмана.

Совершенно запрещалось любое движение шхерными фарватерами, продольными и поперечными, между Барезундом и входом у маяка Утэ, но в светлое время мелким гребным и парусным шлюпкам позволялось ходить между островами не по фарватерам.

При входе и выходе из шхер от Барезунла до Гельсингфорса продольное движение внутренним мелководным фарватером, для судов, обслуживающих местное шхерное население, исключительно днем, разрешалось согласно указаниям, данным директору лоцманского и маячного ведомства в Финляндии и начальнику шхерного района.

В шхерах же к востоку от Гельсингфорса продольное движение разрешалось также лишь для судов, поддерживающих местное сообщение для шхерного населения – исключительно в светлое время.

И, наконец, транзитное движение с востока до разрешенного меридиана – Колковик – Седершер и обратно – разрешалось заливом, а не шхерами [13].

Следующим в деле регламентации деятельности торгового флота в условиях войны стало объявление Нюландского губернатора о распоряжении командующего флотом относительно входа и выхода в Балтийский порт судов дружественных России держав от 29 июля (11 августа) 1914 г.

Им, все суда дружественных России держав получили право свободного входа в Балтийский порт и выхода оттуда; в этом порту указанные суда должны были следовать распоряжениям портового начальства. В Балтийском заливе вход и выход таким судам был свободен, но за исключением Аландских шхер. Вход и выход предусматривался лишь в светлое время дня.

Всем судам, нагруженным углем, селитрой и цементом, следовало направляться лишь в Балтийский порт.

Предписывалось судам дружественных России стран не чинить никаких препятствий, по прибытии же таких судов полагалось обязательно осматривать судовые документы, а германские суда следовало задерживать до прибытия военной команды [14].

Неизбежной мерой в начале войны стало введение правил о реквизиции для нужд флота принадлежащих финляндским гражданам судов, приписанных в портах Финляндии, опубликованное 30 июля / 12 августа 1914 г.

В них указывалось, что:

1) военно-судовая повинность по закону 28 июля 1914 г. не распространялась на финских граждан (мелкие суда), однако на основании ст. 42 кн. 10 Свода Морских Постановлений, все приписанные к портам ВКФ плавучие средства, принадлежащие финляндским гражданам, подлежали реквизиции по распоряжению командующего флотом Балтийского моря;

2) плавучие средства принимались комиссией, назначенной по распоряжению того же командующего;

3) плавучие средства, которые комиссия признавала нужными для флота, принимались по инвентарям, которые составляли в двух экземплярах владельцами этих плавучих средств. Один экземпляр, за подписью владельца передавался комиссии, другой же экземпляр за подписью комиссии оставался у владельца, которому выдавалось комиссией также удостоверение о приеме от него судна;

4) при приеме плавсредств требовалось указание года постройки и первоначальной стоимости принимаемого имущества;

5) о принятии судна реквизиционная комиссия должна была сообщить начальнику, в распоряжение которого назначалось судно, после чего он принимал судно в свое распоряжение;

6) команды судов, принятых по реквизиции, изъявившие желание остаться на службе на судне, могли быть оставлены на усмотрение его нового начальника;

7) с лицами, остающимися на службе, начальнику следовало заключать контракты установленного образца, в которых указывались права и обязанности оставшегося на службе;

8) При этом лица, остающиеся на службе морского ведомства, получали: а) содержание по соглашению, но во всяком случае не более оклада в размере получаемого ими ранее содержания плюс 50%; б) в случае смерти семья получала пенсию в размере 50% от получаемого полностью содержания в мирное время; в) при получении увечья – вознаграждение выдавалось из полного оклада в мирное время по нормам, установленным для чинов морского ведомства, соответственно потере трудоспособности пострадавших;

9) удовлетворение денежным довольствием вольнонаемных служащих судового состава, оставшихся на службе, производилось ежемесячно и лежало на обязанности начальника, в распоряжение которого поступило судно; обеспечение же низших служащих пищевым довольствием следовало производить на общих основаниях с нижними чинами морского ведомства;

10) вознаграждение хозяину судна, поступившего в собственность морского ведомства, а также вознаграждение за временное пользование судном, определялось междуведомственной оценочной комиссией, которая руководствовалась при этом законом о военно-судовой повинности от 10 июля 1914 г.;

11) расчет, причитающегося владельцу вознаграждения, следовало составить в месячный срок со дня перехода имущества в ведение морского ведомства;

12) при обращении имущества в собственность морского ведомства, выдачу вознаграждения следовало произвести в течение 1 месяца со дня составления расчета, в

случае же обращения во временное распоряжение, первая выдача производилась в тот же срок, а последующие – немедленно по истечении каждого месяца пользования, а платеж на срок меньше месяца производился по расчету дней.

Если же определение размера причитающегося вознаграждения было обжаловано в установленном порядке, то владелец удовлетворялся лишь в неоспоренной части, остальное же вознаграждение выдавалось по окончательному разрешению дела;

13) в случае гибели имущества, взятого во временное распоряжение, или такого повреждения, исправление которого признавалось убыточным для казны, владельцы имущества, независимо от пользования им, получали компенсацию «по действительной стоимости погибшего или поврежденного имущества, за вычетом из сей стоимости суммы, уплаченной на погашение оной». При этом в обоих случаях право собственности на имущество переходило к государству;

14) уплата вознаграждения возлагалась на морское министерство из кредита, запрошенного командующим флотом Балтийского моря на реквизицию [15].

31 июля (13 августа) 1914 г. объявлением Выборгского губернатора, идущим из Куопио в Петербург и возвращающимся оттуда нагруженных зерном и мукой судам, позволялось свободно проходить днем через Выборг, по предоставлении необходимых документов [16, с. 3].

3(16) августа 1914 г. С согласия коменданта выборгской крепости выборгский губернатор объявил о разрешении беспрепятственного движения по Сайменскому каналу. Буксирное движение баржей с лесом допускалось по каналу с осадкой в 8,5 футов, лес же, не нагруженный на барки, а сплавляемый на плотках не позволялось пропускать для прохода под железнодорожным мостом [17, с. 3].

7 (20) августа 1914 г. было опубликовано очередное объявление Нюландского Губернатора о временных правилах движения коммерческих судов в Финском заливе. В нем указывалось, что из-за изменившихся обстоятельств, объявление от 29 июля (11 августа) 1914 г. более не действовало и движение судов в дальнейшем должно производиться исключительно на точном соответствии «Временных правил движения коммерческих судов в Финском заливе» 29 июля (5 августа) 1914 г. утвержденным командующим флотом Балтийского моря [18].

18 (31) августа 1914 г. были опубликованы временные правила движения коммерческих судов по русскому побережью Ботнического залива и в шхерах Або-Аландского района. Им устанавливалось, что: 1) российское побережье Ботнического залива закрыто для навигации; все маяки потушены и ограждения сняты (циркуляр ГГУ №417 от 21 июля 1914 г.); 2) связь водным путем с Швецией, впредь до изменения, следовало производить только через порт Раумо; 3) суда нейтральных держав, задержанные с объявлением войны в портах Ботнического залива, могли выпускаться в море; 4) продольное движение внутренними шхерными фарватерами, по восточному берегу Ботнического залива, а также второстепенными внутренними фарватерами Або-Аландского района, для мелких судов, обслуживающих потребности местного населения, разрешалось, но снятые ограждения не восстанавливались; 5) в Або-Аландском районе, кроме того, движение судов ночью запрещалось, так как, при встрече в темное время с военным судном, возникал риск потопления от военных судов без предупреждения; 6) также полностью запрещалось движение по таким фарватерами от Або (и обратно): а) на Гангрудд – через Юнгфруаунд, через Фиибо или иными путями; б) на Ут-э (через Стура Шифтет); в) на Стура

Сотунгэ – через Стукура Шифтет; d) на Ботнический залив – через Оуотсалайс и Люпертэ; е) из Мариенамиа в открытое море и обратно [19].

20 сентября (3 октября) 1914 г. вышло объявление Нюландского губернатора о порядке о порядке следования на Кронштадтском рейде, в котором указано:

1) на Кронштадтский рейд разрешалось следовать только тем парусным судам и паровым лайбам¹, которые подошли к брандвахтенному кораблю (на меридиан м. Шепелева) не позже как за три часа до захода солнца;

2) все парусные лайбы, подошедшие позже этого времени, или ранее, но в свежую погоду, когда трудно было взять их на буксир, должны были уходить в море и держаться там до рассвета, и

3) владельцы лайб должны сами заниматься наймом буксирных судов, которые могли бы проводить их через охраняемый район, так как не все лоцвахтенные суда могли брать на буксир парусные лайбы [20].

29 сентября (12 октября) 1914 г. опубликовано очередное объявление Нюландского губернатора от коменданта Свеаборгской о запрете приближаться лодкам, как паровым и парусным, так и гребным, при следовании в г. Гельсингфорс или обратно, к военным судам, стоящим на внутреннем рейде, ближе 100 сажен, или проходить между ними [21].

4 (17) октября 1914 г., в связи с установкой мин, вышел в объявлении финляндского генерал-губернатора запрет входа в Финский и Рижский заливы коммерческим и парусным судам с момента выхода объявления [22]; 11 (24) октября 1914 г. – объявление Нюландского губернатора о запрете плавания в районе острова Рюшерю на расстоянии одного километра [23]; из-за постановки мин 16 (29) октября 1914 г. опубликовано объявление финляндского генерал-губернатора о запрете коммерческим и парусным судам входа и выхода в прибрежные воды Аландского архипелага [24]. 27 октября (9 ноября 1914 г.), без объявления причин – объявление губернатора о запрете плавания возле острова Стура-Эншер) [25].

С окончанием навигации публикация подобных решений временно приостановилась, однако уже 14 (37) января 1915 г. вышло объявление начальника штаба командующего флотом о воспрещении лицам подхода к местам расположения военных судов на рейдах. Им предусматривалось, что: вокруг стоянки каждой группы судов была устроена ограда из столбов, установленных во льду и соединенных между собой веревкой или проволокой в два ряда. Каждая такая ограда в плане имела вид четырехугольника, стороны которого отстояли приблизительно на 20-20 сажен от бортов судов, а в каждой ограде были сделаны ворота для прохода внутрь ее, которые охранялись вооруженными часовыми.

Всем посторонним лицам проход внутрь ограды безусловно воспрещался, а нарушение этого запрета могло привести к открытию огня часовыми.

В темное время суток, т.е. от захода солнца до его восхода, никому из посторонних лиц не разрешалось проходить даже и по близости ограды или останавливаться около нее. Все имеющие необходимость ночью проходить мимо судов, должны были строго держаться большой дороги, проходящей мимо огражденных мест. Виновные в нарушении этих требований подвергались административной ответственно-

¹ Лайба (laiva) – деревянные парусные суда, обычно с финским экипажем.

сти «заключение в тюрьме на срок до 3-х месяцев» или денежному штрафу до восьми тысяч финских марок [26].

26 апреля (мая 9) 1915 г. командующим флотом Балтийского моря были утверждены правила движения коммерческих судов в заливах Балтийского моря в 1915 году. Они предусматривали:

– Финский залив. Согласно сообщениям правительства в 1914 г., Финский залив закрыт для внешней навигации, на время военных действий, и плавание по заливу коммерческих судов, к западу от линии Гельсингфорс – Ревель, запрещалось, за исключением мелкого каботажа и рыболовства.

К востоку от линии Седершер – Юминда ограждения на местах маяки действовали (но могут быть погашены без особого предупреждения) и навигация между портами разрешалась днем и ночью для всех судов российского коммерческого флота.

Суда, идущие в Ревель, Гельсингфорс или в местности между этими портами и линией Седершер – Юминда, были обязаны соблюдать следующие условия: на пути в местности южного берега – зайти в бухту Монквик, а в местности северного берега – войти в шхеры у маяка Седершер и идти на рейд Царевна.

Из этих пунктов, по представлении документов брандвахтенному судну и после осмотра, суда проводились, в светлое время дня, в порты назначения или следовали самостоятельно, согласно полученным с брандвахты приказам.

Суда, отпущенные от брандвахты в б. Монквик самостоятельно, в Ревель, должны были подойти вторично к брандвахтенному судну у острова Вульф, для предоставления пропуска предыдущей брандвахты, а затем следовать далее, по указанию с этой брандвахты.

Суда, поддерживающие сообщение между Ревелем и Гельсингфорсом (разрешалось только в светлое время дня), могли идти из Гельсингфорса в Ревель таким путем: в назначенный час, по указанию внутренней брандвахты, шли под проводкой лоцманов шхерами через Седершерский выход к брандвахтенному судну у острова Вульфа (в светлое время) для предъявления пропуска. Обрато из Ревеля, получив разрешение внутренней брандвахты – следовали через Сердешельский выход к брандвахтенному судну на рейде Царевна, откуда были проведены в Гельсингфорс.

В пределах Гельсингфорского наружного рейда движения частных мелких пароходов, моторов и яхт запрещалось; на внутреннем рейде разрешалось лишь в светлое время по указанию охраны рейдов.

В участке шхер от Гельсингфорса (от гавани Сандвик) – до города Экенес – продольное движение для судов, обслуживающих местное шхерное население позволялось лишь днем по внутреннему мелководному фарватеру, согласно указаний и разрешений от дирекции лоции, и маяков в Финляндии. Такие же указания и разрешения, для плавания по некоторым внутренним фарватерам Абоских и Аландских шхер, выдавались в Або и военно-морским начальством.

В западной части Финляндских и Абоских шхер движение любительских яхт и моторов разрешалось только днем, не выходя в море, в районе, где было разрешено селиться посторонним лицам.

Движение любых судов главными продольными и всеми поперечными шхерными фарватерами от Гельсингфорса до Оландсгофа запрещалось.

Вход в шхеры и выход из них, в восточной части залива, разрешался по фарватерам, идущим в Биеркэ, Питкопас, Аспэ, Оренгрунд и Седершер.

Плавание внутри шхер, по всем фарватерам от Биеркэ до рейла Царевна, разрешалось, причем в Биеркэ и в районе Выборгской крепости – только в светлое время дня, по правилам, объясненным комендантом Выборгской крепости.

Мелкие суда, поддерживающие сообщения шхерами от Гельсингфорса на восток должны были проходить днем Гестнесским каналом, подходя при следовании в Гельсингфорс для опознания к брандвахтенному судну на рейде Царевна.

Суда, идущие в Кронштадт, должны были подходить к брандвахтенному судну, стоящему в 7,5 милях к wst от Толбухина маяка, откуда они проводились лоцманами на Кронштадские рейсы, только в светлое время. При выходе из Кронштадта, следовало исполнять требования, установленные местной охраной водных районов. Для входа в Биеркэ, полагалось подходить в светлое время к брандвахтенному судну, от которого далее следовать по указанию.

– Ботнический залив. Несколько портов Ботнического залива были открыты для судов нейтральных держав. Сведения об этих портах и правила входа и выхода из них можно было получить в дирекции лоцманского и маячного ведомства в Финляндии и у комендантов пристаней этих портов.

Продольное движение внутренними шхерными фарватерами, по восточному берегу Ботнического залива, для мелких судов, обслуживающих нужды местного населения, разрешалось днем, на их риск, так как ограждения не были выставлены.

В Ботническом заливе на протяжении западной, северной и северо-восточной части Аландских шхер, до башни Лекэ, запрещалось любое движение главными продольными и всеми поперечными входными фарватерами.

– Рижский залив и Моонзунд. Рижский залив был закрыт для внешней навигации. Навигация в Моонзунде, от параллели маяка Вормса до параллели маяка Лайдунин, допускалась в светлое время суток, а разрешение получалось в управлении коменданта морской крепости императора Петра Великого. Выход судов в море из Моонзунда не разрешался.

И, наконец, устанавливалось, что во всех местностях, закрытых вообще для плавания, коренным жителям островов разрешалось сообщаться между собой и ближайшими пристанями только на мелких гребных и парусных шлюпках и только в светлое время суток.

На восток от меридиана 25° 30' (линия Седершер – Юминда) ловля рыбы допускалась днем и ночью на общих основаниях, однако регулирование плавания и деятельности рыболовных судов регламентировались также детально [28].

Продолжило это регулирование объявление Нюландского губернатора об определении границ рыбной ловли и движения частных судов в районе водного пространства Свеаборгской крепости от 18 (31) мая 1915 г.

Им предписывалось, что рыбная ловля и любое движение каких-бы то ни было судов, во все военное время суток, совершенно запрещалась внутри водного пространства, ограниченного южного пространства оконечностью островов: Седершер, Сиббо-Фагерэ, Трутландет, Торра-Хеста, Рэдхелль, Мэраскрин, Лонгратан, Сварткуббен, Трутхольм, Иенсаари, Хапасаари, Лагерный (Сандхамн), Кунгсгольм, Бокхольм (Александровский), Варшэр, Варгэн, Свартэ, Лонгэрн, Рентан (Харакка) и северной оконечностью следующих островов: Реншер, Мьелкэ и Сегель-Куббъ, а также восточной оконечностью островов: Тора-Леве, Нотгрунд, Кнаппершер, Кютэ, Стура и Лилла Эншеръ, Энкъ-Буске, Стура-Михельшенрь-Хелень и Стура-Михель-

Шерь. После чего граница продолжалась по меридиану на юг до параллели 59° 55' и к востоку до меридиана Серршерь.

К северу от линии указанных островов разрешалась рыбная ловля и движение мелких судов лишь в светлое время суток.

На всем внутреннем Свеаборском рейде и его входах и выходах, любая рыбная ловля безусловно воспрещалась.

При этом, в несоблюдение судами и рыбаками вышеопределенных границ и указаний или же какого-либо сопротивления угрожало им применением обстрела [29].

29 июля (11 августа) 1915 г. было опубликовано распоряжение, предложенное правительствующему сенату министром юстиции, изданное вместо перечня и дополнения к нему, опубликованных в №№203 и 313, отдел 1, «Собрания узаконений и распоряжений Правительства» от 26 июля и 14 ноября 1914 года. Им, кроме прочего, регулировались вопросы:

- о движении коммерческих судов, как русских, так и иностранных, уходящих, прибывающих или направляющихся в русские порты или порты союзных с Россией государств и о передвижении доставляемых в Россию военных грузов, а также о количестве и составе сих грузов;

- о сооружениях, подвижном составе, провозоспособности и техническом состоянии железных дорог, о работах на них, производящихся с целью развития пропускной способности, а также о деятельности по перевозке войск и военных грузов; о постройке новых железных дорог; о нарушении и перерыве нормального железнодорожного движения;

- о состоянии существующих и о сооружении новых грунтовых, шоссейных и водяных путей на театре военных действий и путей, служащих военными дорогами, и о работах, производящихся на них;

- о техническом состоянии разного рода телеграфных и телефонных линий и учреждений на театре военных действий, о числе и направлении упомянутых линий, как военных и морских, так и правительственных, земских и частных, о станциях беспроволочного телеграфа по всей империи, о проведении новых телеграфных и телефонных линий на театре военных действий и о прокладке новых телеграфных кабелей [30].

1 (14) августа 1915 г. было дано объявление Выборгского губернатора о порядке пользования средствами передвижения на реке Сестре, которым владельцам предписывалось иметь особые разрешения; разрешалось доверять свой транспорт лишь близко и лично знакомым; не оставлять его с веслами и прочими съемными приспособлениями; прочно крепить к берегу цепей и замков [31].

И, наконец, 14 (27) октября 1915 г. было опубликовано обязательное постановление Финляндского генерал-губернатора о запрете продажи, отчуждения иным способом и передачи во временное пользование судов за границу.

Им, устанавливалось, что суда, приписанные к русским (финляндским) портам не должны быть продаваемы, отчуждаемы или передаваемы во временное пользование за границу, а также они обязывались возвращаться, при следовании в иностранный порт, в срок в свой порт.

Ответственными лицами при выполнении таких действий признавались судовладельцы, директора акционерных обществ или товариществ, капитаны судов.

При этом виновные в невозвращении судна без уважительной причины, но и без злого умысла присуждались до 3-х месяцев заключения в тюрьме или 8000 марок штрафа, а на такие суда налагался арест с передачей их в казну на все время военного положения [32].

Таким образом, как видим, с началом 1-й Мировой войны, кроме общих забот по обороне и сохранению правопорядка в Финляндии, особое внимание уделялось обеспечению регулирования деятельности торгового и промышленного судоходства, поддержанию водных сообщений между различными регионами страны и внешним миром, безопасности путей сообщения и всех заинтересованных сторон. Основное регулирование производилось постановлениями и объявлениями генерал-губернатора Финляндии, местными губернаторами, комендантами крепостей, командующего флотом Балтийского моря, общеимперскими законам, принятыми еще до 1914 г. и относящимися различным аспектам жизни страны в военный период, в том числе и деятельности различных видов транспорта.

Список литературы:

1. Оповещение Коменданта Выборгской крепости населению города Выборга и Выборгской крепости населению города Выборга и Выборгского крепостного района по поводу объявления крепости на военном положении. 18 (31) июля 1914 г. // Финляндская газета. 1914. №164.
2. Объявление Нюландского Губернатора о порядке навигации в военное время 19 июля (1 авг.) 1914 г. // Финляндская газета. №160.
3. Объявление Финляндского Генерал-Губернатора по поводу объявления края на военном положении. 20 июля (2 августа) 1914 г. // Финляндская газета. 1914 г. №161.
4. Объявление Финляндского Генерал-Губернатора о случаях и порядке подчинения лиц гражданского ведомства ведению военного суда. 20 июля (2 августа) 1914 г. // Финляндская газета. 1914. №161.
5. Обязательное постановление Финляндского Генерал-Губернатора о воспрещении распространения статей и сообщений, возбуждающих вражду к правительству или общественную тревогу, а также восхваления преступлений и распространения произведений печати, подвергнутых аресту. 20 июля (2 августа) // Финляндская газета. 1914. №161.
6. Объявление Коменданта Свеабургской крепости о объявлении ее на военном положении. 20 июля (2 августа) 1914 г. // Финляндская газета. 1914 г. №160.
7. Объявление Выборгского Губернатора о обязанности рабочих являться на крепостные работы. 20 июля (2 августа) 1914 г. // Финляндская газета. 1914. С. 2
8. Объявление Нюландского Губернатора относительно навигации. 21 июля (3 августа) 1914 г. // Финляндская газета. 1914. №164.
9. Объявление Нюландского Губернатора о привозе бензина, керосина и продуктов продовольствия. 21 июля (3 августа) 1914 г. // Финляндская газета. 1914 г. №164.
10. Обязательное постановление Финляндского Генерал-Губернатора о торговле огнестрельным оружием и припасами, а равно взрывчатыми веществами. 21 июля (3 августа) 1914 г. // Финляндская газета. 1914. №163.
11. Объявление Нюландского Губернатора о порядке навигации по Финскому заливу. 23 июля (5 августа) 1914 г. // Финляндская газета. 1914 г. №165.
12. Объявление Нюландского Губернатора о сообщении морем со Швецией. 24 июля (6 августа) 1914 г. // Финляндская газета. 1914 г. №166.
13. Утвержденные Командующим флотом временные правила движения коммерческих судов в Финском заливе. 24 июля (6 августа) 1914 г. // Финляндская газета. 1914 г. №166.
14. Объявление Нюландского губернатора о распоряжении Командующего флотом относительно входа и выхода в Балтийский порт судов дружественных России держав. 29 июля (11 августа) 1914 г. // Финляндская газета. 1914 г. №171.
15. Правила о реквизиции для нужд флота принадлежащих финляндским гражданам судов, приписанных в портах Великого княжества Финляндского, утвержденные Командующим флотом Балтийского моря. 30 июля (12 августа) 1914 г. // Финляндская газета. 1914 г. №173.
16. Объявление Выборгского губернатора о разрешении судам с зерном и мукой свободного прохода днем через Выборг. 31 июля (13 августа) 1914 г. // Финляндская газета. 1914 г. №178. С.3
17. Объявление Выборгского Губернатора о беспрепятственном сообщении по Сайменскому каналу. 3(16) августа 1914 г. // Финляндская газета. 1914 г. №178.

18. Объявление Нюландского Губернатора о временных правилах движения коммерческих судов в Финском заливе. 7 (20) августа 1914 г. Финляндская газета 1914 №177).
19. Временные правила движения коммерческих судов по русскому побережью Ботнического залива и в шхерах Або-Аландского района. 18 (31) августа 1914 г. // Финляндская газета. 1914 г. №195.
20. Объявление Нюландского Губернатора о порядке следования на Кронштадтском рейде. 20 сентября (3 октября) 1914 г. // Финляндская газета. №123.
22. Объявление Нюландского Губернатора о запрещении приближаться к военным судам. 29 сентября (12 октября) 1914 г. // Финляндская газета, 1914 г. №219.
23. Объявление Финляндского Генерал-Губернатора о запрещении входа в Финский и Рижский заливы коммерческим и парусным судам. 4 (17) октября 1914 г. // Финляндская газета. 1914 г. №222.
24. Объявление Нюландского Губернатора о воспрещении плавания в районе острова Рюшерю 11 (24) октября 1914 г. // Финляндская газета. №229.
25. Объявление Финляндского Генерал-Губернатора о воспрещении коммерческим и парусным судам входа и выхода в прибрежные воды Аландского архипелага. 16 (29) октября 1914 г. // Финляндская газета. 1914 г. №232.
26. Объявление Финляндского Генерал-Губернатора о воспрещении коммерческим и парусным судам входа и выхода в прибрежные воды Аландского архипелага. 16 (29) октября 1914 г. // Финляндская газета. 1914 г. №232.
27. Объявление Начальника Штаба Командующего флотом о воспрещении лицам подхода к местам расположения военных судов на рейдах. 14 (37) января 1915 г. // Финляндская газета. №10.
28. Правила движения коммерческих судов в заливах Балтийского моря в 1915 году. Утверждены Командующим флотом Балтийского моря 26 апреля (мая 9) 1915 г. // Финляндская газета. 1915 г. №93.
29. Объявление Нюландского Губернатора об определении границ рыбной ловли и движения частных судов в районе водного пространства Свеаборгской крепости. 18 (31) мая 1915 г. // Финляндская газета. 1915 г. №106.
30. Распоряжение, предложенное Правительствующему Сенату Министром Юстиции 29 июля (11 августа) 1915 г. Собр. Узак. 1710; собр. Общегос. Зак. №29, с. 1.
31. Объявление Выборгского Губернатора о порядке пользования средствами передвижения на реке Сестре. 1 (14) августа 1915 г. // Финляндская газета. 1915 г. №176.
32. Обязательное постановление Финляндского Генерал-Губернатора о воспрещении продажи, отчуждения иным способом и передачи во временное пользование судов за границу. 14 (27) октября 1915 г. // Финляндская газета. 1915 г. №235.

Rasskazov L. P., Makukhin A. A. Regulation of water transport activities in finland in 1914-1915 // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2021. – Т. 7 (73). № 3. – P. 41-53.

The article states that since the beginning of the 1st World War, in addition to general concerns about the defense and preservation of law and order in Finland, special attention was paid to ensuring the regulation of commercial and commercial shipping, maintaining water communications between various regions of the country and the outside world, the safety of communication routes and all interested parties. The main regulation was carried out by resolutions and announcements of the Governor-General of Finland, local governors, commandants of fortresses, the commander of the Baltic Sea fleet, the Maritime Ministry through the directorate of the pilot and lighthouse department in Finland, general imperial laws adopted before 1914 and relating to various aspects of the country's life during the war period, including the activities of various types of transport.

Keywords: World War I, announcements, resolutions, regulations, transport, traffic.

Spisok literatury:

1. Opoveshchenie Komendanta Vyborgskoj kreposti naseleniyu goroda Vyborga i Vyborgskoj kreposti naseleniyu goroda Vyborga i Vyborgskogo krepostnogo rajona po povodu ob"yavleniya kreposti na voennom polozhenii. 18 (31) iyulya 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914. №164.
2. Ob"yavlenie Nyulandskogo Gubernatora o poryadke navigacii v voennoe vremya 19 iyulya (1 avg.) 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. №160.
3. Ob"yavlenie Finlyandskogo General-Gubernatora po povodu ob"yavleniya kraya na voennom polozhenii. 20 iyulya (2 avgusta) 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914 g. №161.
4. Ob"yavlenie Finlyandskogo General-Gubernatora o sluchayah i poryadke podchineniya lic grazhdanskogo vedomstva vedeniyu voennogo suda. 20 iyulya (2 avgusta) 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914. №161.
5. Obyazatel'noe postanovlenie Finlyandskogo General-Gubernatora o vospreshchenii rasprostraneniya statej i soobshchenij, vzbuzhdayushchih vrazhdu k pravitel'stvu ili obschestvennuyu trevogu, a takzhe voskhvaleniya prestuplenij i rasprostraneniya proizvedenij pechati, podvergnutyh arestu. 20 iyulya (2 avgusta) // Finlyandskaya gazeta. 1914. №161.
6. Ob"yavlenie Komendanta Sveaborgskoj kreposti o ob"yavlenii ee na voennom polozhenii. 20 iyulya (2 avgusta) 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914 g. №160.

7. Ob"yavlenie Vyborgskogo Gubernatora o obyazannosti rabochih yavlyat'sya na krepostnye raboty. 20 iyulya (2 avgusta) 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914. S. 2
8. Ob"yavlenie Nyulandskogo Gubernatora otnositel'no navigacii. 21 iyulya (3 avgusta) 1914 g. (Finlyandskaya gazeta. 1914. №164.
9. Ob"yavlenie Nyulandskogo Gubernatora o privoze benzina, kerosina i produktov prodovol'stviya. 21 iyulya (3 avgusta) 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914 g. №164.
10. Obyazatel'noe postanovlenie Finlyandskogo General-Gubernatora o torgovle ognestrel'nym oruzhiem i pripasami, a ravno vzyrychatymi veshchestvami. 21 iyulya (3 avgusta) 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914. №163.
11. Ob"yavlenie Nyulandskogo Gubernatora o poryadke navigacii po Finskomu zalivu. 23 iyulya (5avgusta) 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914 g. №165.
12. Ob"yavlenie Nyulandskogo Gubernatora o soobshchenii morem so SHveciej. 24 iyulya (6avgusta) 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914 g. №166.
13. Utverzhdennye Komanduyushchim flotom vremennye pravila dvizheniya kommercheskih sudov v Finskom zalive. 24 iyulya (6 avgusta) 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914 g. №166.
14. Ob"yavlenie Nyulandskogo gubernatora o rasporyazhenii Komanduyushchego flotom otnositel'no vhoda i vyhoda v Baltijskij port sudov družhestvennyh Rossii derzhav. 29 iyulya (11 avgusta) 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914 g. №171.
15. Pravila o rekvizicii dlya nuzhd flota prinadlezhashchih finlyandskim grazhdanam sudov, pripisannyh v portah Velikogo knyazhestva Finlyandskogo, utverzhdennye Komanduyushchim flotom Baltijskogo morya. 30 iyulya (12 avgusta) 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914 g. №173.
16. Ob"yavlenie Vyborgskogo gubernatora o razreshenii sudam s zernom i mukoj svobodnogo prohoda dnem cherez Vyborg. 31 iyulya (13 avgusta) 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914 g. №178. S.3
17. Ob"yavlenie Vyborgskogo Gubernatora o besprepyatstvennom soobshchenii po Sajmenskomu kanalu. 3(16) avgusta 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914 g. №178.
18. Ob"yavlenie Nyulandskogo Gubernatora o vremennyh pravilah dvizheniya kommercheskih sudov v Finskom zalive. 7 (20) avgusta 1914 g. Finlyandskaya gazeta 1914 №177).
19. Vremennye pravila dvizheniya kommercheskih sudov po russkomu poberezh'yu Botnicheskogo zaliva i v shkherah Abo-Alandskogo rajona. 18 (31) avgusta 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914 g. №195.
20. Ob"yavlenie Nyulandskogo Gubernatora o poryadke o poryadke sledovaniya na Kronshadtском rejde. 20 sentyabrya (3 oktyabrya) 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. №123.
22. Ob"yavlenie Nyulandskogo Gubernatora o zapreshchenii priblizhat'sya k voennym sudam. 29 sentyabrya (12 oktyabrya) 1914 g. // Finlyandskaya gazeta, 1914 g. №219.
23. Ob"yavlenie Finlyandskogo General-Gubernatora o zapreshchenii vhoda v Finskij i Rizhskij zalivy kommercheskim i parusnym sudam. 4 (17) oktyabrya 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914 g. №222.
24. Ob"yavlenie Nyulandskogo Gubernatora o vospreshchenii plavaniya v rajone ostrova Ryusheryu 11 (24) oktyabrya 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. №229.
25. Ob"yavlenie Finlyandskogo General-Gubernatora o vospreshchenii kommercheskim i parusnym sudam vhoda i vyhoda v pribrezhnye vody Alandskogo arhipelaga. 16 (29) oktyabrya 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914 g. №232.
26. Ob"yavlenie Finlyandskogo General-Gubernatora o vospreshchenii kommercheskim i parusnym sudam vhoda i vyhoda v pribrezhnye vody Alandskogo arhipelaga. 16 (29) oktyabrya 1914 g. // Finlyandskaya gazeta. 1914 g. №232.
27. Ob"yavlenie Nachal'nika SHtaba Komanduyushchego flotom o vospreshchenii licam podhoda k mestam raspolozheniya voennyh sudov na rejdah. 14 (37) yanvarya 1915 g. // Finlyandskaya gazeta. №10.
28. Pravila dvizheniya kommercheskih sudov v zalivah Baltijskogo morya v 1915 godu. Utverzhdeny Komanduyushchim flotom Baltijskogo morya 26 aprelya (maya 9) 1915 g. // Finlyandskaya gazeta. 1915 g. №93.
29. Ob"yavlenie Nyulandskogo Gubernatora ob opredelenii granic rybnoj lovli i dvizheniya chastnyh sudov v rajone vodnogo prostranstva Sveaborgskoj kreposti. 18 (31) maya 1915 g. // Finlyandskaya gazeta. 1915 g. №106.
30. Rasporyazhenie, predlozhennoe Pravitel'stvuyushchemu Senatu Ministrom YUsticii 29 iyulya (11 avgusta) 1915 g. *Sobr. Uzak. 1710; sobr. Obshchegos. Zak. №29, s. 1.*
31. Ob"yavlenie Vyborgskogo Gubernatora o poryadke pol'zovaniya sredstvami peredvizheniya na reke Sestre. 1 (14) avgusta 1915 g. // Finlyandskaya gazeta. 1915 g. №176.
32. Obyazatel'noe postanovlenie Finlyandskogo General-Gubernatora o vospreshchenii prodazhi, otchuzhdeniya inym sposobom i peredachi vo vremennoe pol'zovanie sudov za granicu. 14 (27) oktyabrya 1915 g. // Finlyandskaya gazeta. 1915 g. №235.