

## **ЗАГОТОВЛЕНИЕ КАМЕННОГО УГЛЯ МОРСКИМ МИНИСТЕРСТВОМ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в.**

Российское военно-морское ведомство было, по-видимому, первым потребителем каменного угля в России. Еще при Петре I при адмиралтейских работах использовали привозное «галанское уголье»<sup>1</sup>. Когда при Екатерине II в Кронштадте была установлена паро-атмосферная машина Смитона, ее котлы так же отапливались ньюкасельским углем<sup>2</sup>. В первой половине XIX в. сфера применения этого каменного угля значительно расширилась. На заводах и в мастерских морского ведомства все в большем количестве устанавливаются паровые машины и паровые молоты, а также строятся металлургические печи, приспособленные к использованию не древесного, а каменного угля<sup>3</sup>. Тогда же в составе российского флота появляются первые паровые суда. Тем не менее главной силой военных флотов до середины XIX в. оставались парусные линейные корабли, а военные пароходы рассматривались как важное, но тем не менее исключительно вспомогательное средство при парусном флоте<sup>4</sup>.

После окончания Крымской войны российский военный флот становится паровым. Но ни в России, ни за границей полностью от парусов военные моряки не отказались. Вплоть до конца века «железа и пара» броненосцы, крейсера и даже миноносцы продолжали строить с развитым парусным вооружением. 282-я статья российского морского устава даже требовала от командира корабля, чтобы в плавании он для экономии топлива пользовался парусами «при всяком случае, когда это позволяют свойства данного кораблю поручения или безопасность»<sup>5</sup>. В полном соответствии с требованием этой статьи в 1886 г. корвет «Витязь» во время перехода из Кронштадта до Йокогамы прошел 14844 миль под парусами и лишь 7275 миль под парами<sup>6</sup>. Только после того как к концу 1880-х гг. стало очевидно, что для современных кораблей парусное вооружение не более чем тяжелое и дорогостоящее украшение, началось строительство исключительно паровых судов. Последним крупным кораблем российского императорского флота, который получил парусное вооружение позволявшее «держаться в море не расходуя пара», стал крейсер 1 ранга «Рюрик», который был заложен в 1889 г. и вступил в строй в 1895 г.<sup>7</sup>

Естественно, что расходы морского ведомства на заготовление каменного угля во второй половине XIX в. должны были постоянно возрастать. Так, если по смете морского министерства на 1860 г. «на заготовление каменного и древесного угля и дров для паровых судов и для адмиралтейских заводов и мастерских» по балтийскому управлению назначалось всего 300 тыс. руб., то по смете морского министерства на 1898 г. на заготовление каменного угля назначалось уже свыше 5,2 млн. руб. Если же для более точного сопоставления этих цифр вычесть из последней суммы расходы на заграничное плавание и отопление зданий морского ведомства, то все равно останется 3,2 млн. руб.<sup>8</sup>

В XIX в. российское морское министерство накопило богатый опыт заготовления угля, но его сохранению мешали частые административные преобразования. Причем особенно решительно реорганизовывались хозяйственные органы, в том числе ведавшие заготовлением угля.

После того как в начале правления Николая I была ликвидирована Адмиралтейств-коллегия и морское министерство было организовано на общих с другими ведомствами основаниях, «заготовление угля каменного и древесного» оказалось в ведении второго отделения кораблестроительного департамента, которое занималось заготовлением различных материалов, необходимых для постройки военных судов<sup>9</sup>. Затем, уже во время Крымской войны, заготовление каменного угля было передано из кораблестроительного департамента в комиссариатский<sup>10</sup>. Основной причиной такой реорганизации было личное доверие генерал-адмирала к директору комиссариатского департамента: еще зимой 1854 г., накануне разрыва с Англией, вел. кн. Константин Николаевич лично поручил князю Д. А. Оболенскому организовать заготовление донецкого антрацита для Балтийского флота, но «не как директору департамента, а как князю Оболенскому»<sup>11</sup>. Впрочем, такая реорганизация была обоснована и с сугубо административной точки зрения: комиссариатский департамент занимался обеспечением флота провизией и мундирными вещами, а теперь, когда главным потребителем каменного угля стали не заводы и адмиралтейства морского ведомства, а паровые суда флота, логично было отнести заготовление «пароходного и заводского топлива» к комиссариатской части.

На этом, однако, реформирование морского министерства не прекратилось. Одной из главных идей «либеральных бюрократов», которые возглавляли тогда военно-морское ведомство, было сокращение административного аппарата и децентрализация управления. В идеале министерство должно было сократиться до двух органов — одного для сообщения «приказаний и предположений» высшего морского начальства на места (канцелярию), а другого — «для рассмотрения тех вопросов, разрешение коих требует особых специальных познаний». При этом все хозяйственные дела предполагалось передать в ведение

портовых управлений<sup>12</sup>. В 1867 г. эта идея была отчасти воплощена. По крайней мере, в составе центрального аппарата морского министерства не осталось ни одного самостоятельного хозяйственного органа, в том числе был ликвидирован и комиссариатский департамент<sup>13</sup>.

В полной мере осуществить децентрализацию, конечно, не удалось. Почти весь заготовлявшийся тогда каменный уголь предназначался для кронштадтского и санкт-петербургского портов и Ижорских адмиралтейских заводов. Естественно, что покупку для них топлива было целесообразно объединить в одних руках и еще накануне введения нового положения, главному командиру санкт-петербургского порта вице-адмиралу Воеводскому было предписано «принять на время в личное и ближайшее заведование угольную операцию»<sup>14</sup>. Кроме того, результатом ликвидации хозяйственных департаментов в составе министерства стало расширение функций канцелярии министерства. Высочайше утвержденный в 1869 г. наказ об управлении морским ведомством фактически закрепил переход многих функций упраздненных департаментов и управлений к канцелярии, узаконив создание в ней отделений, в том числе комиссариатского, в котором, в частности, «сосредотачивалась переписка» по заготовлению «минерального и древесного топлива для судов, заводов и зданий»<sup>15</sup>.

Очередной этап административных реформ в морском ведомстве наступил при Александре III. «Либеральное» положение об управлении 1867 г. вскоре после его воцарения было заменено. По новому положению в аппарате министерства создавался орган, ведавший практически всем хозяйством, — Главное управление кораблестроения и снабжений. В его состав входило три отдела — сооружений, занимавшийся всем кораблестроением, счетный, ведавший всей «счетной частью» и заготовлений. Последний, впрочем, занимался далеко не всеми заготовлениями морского ведомства. Помимо общего руководства заготовительным делом, он должен был производить заготовки только для кронштадтского и санкт-петербургского портов, а «для портов отдаленных — по тем предметам, которые признано будет более выгодным заготовить или заподрядить в С.-Петербурге»<sup>16</sup>. Поэтому, например, черноморские порты заготовляли донецкий уголь самостоятельно, а английский уголь — через отдел заготовлений.

Следует учесть, что морское министерство было заинтересовано не просто в приобретении каменного угля, а в приобретении каменного угля, который бы обладал определенными техническими качествами. Связано это было с тем, что он шел на разные цели, которые зачастую предъявляли противоположные требования к свойствам топлива.

В первую очередь морскому ведомству нужен был уголь для плавания паровых судов флота. По смете расходов морского министерства на 1898 г. на заготовление твердого минерального топлива для внутреннего плавания ассигновалось 1,71 млн. руб., а для заграничного еще 1,83 млн. руб., что составляло 68 % всех расходов на заготовление угля. Основным требованием к топливу для военных судов была его высокая паропроизводительность. Для Балтийского флота на протяжении нескольких десятилетий заготовлялся преимущественно ньюкасельский каменный уголь, который добывался на севере Англии в районе города Ньюкасл-апон-Тайн. Поскольку ньюкасельский уголь давал много густого черного дыма, то на случай войны, а также для императорских яхт заготовлялся кардифский уголь. Этот уголь добывался в южном Уэльсе и вывозился через порты Кардиф и Барри. Имея практически такую же паропроизводительность, что и ньюкасельский уголь, кардиф практически не давал дыма, но стоил несколько дороже. После того как в 1890-х гг. на кораблях русского флота вместо огнетрубных котлов стали устанавливать водотрубные котлы, Морской технический комитет предписал снабжать суда с водотрубными котлами исключительно кардифским углем. Дело в том, что ньюкасельский уголь давал при горении длинные языки пламени, что крайне вредно сказывалось на котлах такого типа<sup>17</sup>.

На Черном море первоначально также использовался кардиф и ньюкасельский уголь, но после того, как в 1880-х гг. были введены запретительные таможенные пошлины на ввоз иностранного каменного угля в черноморские порты, импортные кардиф и ньюкасельский уголь заменили антрацит и каменный уголь, добывавшиеся в Донбассе. Имея высокую паропроизводительность, донецкий каменный уголь был склонен к самовозгоранию, а антрацит требовал для поддержания горения усиленного дутья. Поэтому для императорских яхт, а так же миноносков, механизмы которых были слишком чувствительны к качеству топлива, продолжали заготовлять кардиф<sup>18</sup>.

Находившиеся в заграничном плавании суда должны были пополнять запасы угля в попутных портах. Вполне естественно, что при этом они старались приобретать хорошо им знакомый кардиф или ньюкасельский уголь. Русская тихоокеанская эскадра, корабли которой считались находящимися в заграничном плавании даже тогда, когда стояли на якоре во Владивостоке, к концу XIX в. тоже предпочитала доставлявшийся из Англии кардифский уголь. Правда, по экономическим соображениям, расходовать его предписывалось только на ходу, а вот на якоре ее корабли должны были пользо-

ваться исключительно местным, японским или сахалинским углем, который давал много дыма и имел меньшую паропроизводительность, но зато стоил в несколько раз дешевле.

Но плаванием паровых судов флота потребность морского ведомства в топливе не исчерпывалась. Ему также требовался каменный уголь и каменноугольный кокс для заводов и мастерских. В 1898 г. на их приобретение предполагалось отпустить 1,45 млн. руб. При этом главным потребителем каменного угля и кокса были Ижорские адмиралтейские заводы. По смете на 1898 г. на заготовление твердого минерального топлива для этого предприятия отпускалось 826 тыс. руб. Объяснялось это тем, что Ижорские заводы были единственным в России предприятием, производившим броню. Наконец, на заготовление каменного угля для отопления принадлежавших морскому министерству зданий ассигновалось еще 216 тыс. руб.

Разброс требований к качествам топлива, которое расходовалось не в море, а на берегу, был несколько больше. Береговые паровые котлы могли довольствоваться топливом самого низкого качества — главное чтобы в итоге стоимость произведенного ими пара была ниже. Примерно такие же требования предъявлялись и к углю, который использовался для отопления зданий. Поэтому в начале XX в. владивостокский порт стал приобретать бурый уголь, который добывался в ближайших окрестностях Владивостока. Использовать его на судах флота было невозможно, так как он обладал низкой паропроизводительностью и давал много золы и шлаков, а вот на берегу его вполне можно было применять, так как стоил он намного дешевле сахалинского угля<sup>19</sup>. В то же время мастерским и заводам морского ведомства требовался уголь и кокс для производства кузнечных и литейных работ.

Имея дело с такой обширной номенклатурой различных сортов углей, морское ведомство должно было внимательно следить за качеством того топлива, которое оно приобретало. Во-первых, перед тем как принять решение о заготовлении угля той или иной марки, проводились его испытания. Они обязательно включали в себя испытания угля на судах флота. Проводившие их флотские инженер-механики должны были представить заключения о пригодности данного угля для отопления котлов, установленных на их корабле. При этом они, как правило, сравнивали представленный для испытания уголь с ньюкасельским и кардифским, которые уже много десятилетий использовались в русском флоте и являлись фактически эталонами этого вида топлива. Кроме того, проводилось также испытание угля в особых «пробных» котлах, а также лабораторные исследования, включавшее в себя его химический и технический анализ и определение теоретической теплотворности.

Во-вторых, поставщик должен был представить документы, которые подтверждали бы происхождение топлива, причем не просто документ о том, у какого именно углепромышленника он его приобрел, а сертификат от шахтовладельца, в котором указывалось бы, из какого пласта и когда именно был добыт доставленный уголь. Следует отметить, что поскольку в 1860-е гг. подобные сертификаты не требовались, то подрядчики часто сдавали уголь сомнительного происхождения<sup>20</sup>.

В-третьих, при приемке топлива портовая приемная комиссия должна была проверить соответствие доставленного подрядчиком угля условиям заключенного с ним контракта. В контрактах, помимо общего количества и марки каменного угля, указывались также важнейшие для этого топлива параметры — допустимый процент мелочи, влажность, отсутствие серы и т. п. В случае, если по тому или иному параметру доставленное поставщиком топливо не удовлетворяло условиям контракта, то приемная комиссия имела право либо произвести вычет из суммы, которую следовало уплатить подрядчику, либо вовсе отказаться от приема угля. Наконец, уже после того, как топливо было принято и начало использоваться на судах флота, инженер-механики должны были время от времени сообщать о нем отзывы.

Естественно, поставщики угля были заинтересованы в том, чтобы поставляемый ими уголь не подвергался слишком тщательному контролю, и даже были готовы оказать «материальную поддержку» отдельным офицерам и чиновникам. В ходе так называемого «севастопольского дела», когда за злоупотребления при поставках угля и других материалов для Черноморского флота к уголовной ответственности было привлечено 27 лиц, выяснилось, в частности, что в 1896–1897 гг. пять старших инженер-механиков, которые по должности обязаны были представлять начальству сведения о качестве употребляемого на их судах топлива, получили «в дар» за представление благоприятных отзывов от 100 до 975 руб., а химик севастопольского порта капитан Худынцев за получаемое от поставщиков вознаграждение доносил о соответствии поставляемого ими угля и масла условиям контракта, хотя те им явно не удовлетворяли<sup>21</sup>.

Существенным является также вопрос о способах проведения заготовительных операций. С точки зрения закона нормой была отдача заготовления в подряд с торгов. В Российской империи даже имелось особое положение о казенных подрядах, многие нормы которого уже плохо согласовывались с деловой практикой второй половины XIX в., например, проведение «переторжки» и обязательное предоставление подрядчиком залога. Поэтому в изданном в 1887 г. наказе об управлении морским ведомством порядку

производства казенных заготовлений была посвящена целая глава, содержащая 82 статьи, в том числе 48 о заготовлении посредством подряда с торгов, которые существенно корректировали нормы положения о казенных подрядах<sup>22</sup>. Но на практике Отдел заготовлений существенно отступал даже от требований наказа. Главным образом это выражалось в том, что к участию в торгах приглашались только «известные угле-торговцы», которых указывал петербургский биржевой комитет<sup>23</sup>. Такой порядок должен был предотвращать получение подряда такими предпринимателями, которые были не способны его выполнить. Соответствующий опыт у морского министерства уже был. В 1860-е гг. заготовление каменного угля привлекало «поставщиков самого низкого разбора, которые понижали на торгах цены до размеров немыслимых при добросовестном исполнении и, в последствии, при открытии их злоупотреблений, вовлекали министерство в нескончаемые процессы»<sup>24</sup>.

Ограничение конкуренции только кругом «известных углепромышленников», список которых в 1889–1903 гг. оставался сравнительно стабильным, не могло не угрожать интересам казны, так как они могли явиться на торги с заранее согласованными ценами и тем самым обеспечить себе высокую прибыль. Но министерство располагало военно-морским агентом в Лондоне, который, являясь дипломатом по положению, регулярно выступал в роли комиссионера. Поэтому, если цены, заявленные петербургскими углеторговцами, оказывались выше тех, которые сообщал военно-морской агент, то морское ведомство могло поручить заготовление угля ему. Однако такое заготовление угля по закону допускалось только в виде исключения.

Впрочем, такого рода исключения периодически становились нормой. Так, в 1867–1868 гг., разуверившись в подрядном способе заготовления угля для балтийского флота, морское министерство попыталось выписывать его из Англии посредством «особенного комиссионера», продолжая заготавливать его также посредством торгов. Но с 1869 по 1878 г., убедившись в преимуществе комиссионерского способа, министерство пользовалось уже только им, ежегодно испрашивая на это «высочайшее разрешение». В 1879 г. министерство вернулось к подрядам<sup>25</sup>, но с 1884 по 1888 г. уголь для кронштадтского порта приобретался опять комиссионерским способом через агента министерства финансов в Лондоне<sup>26</sup>.

Иногда морское министерство приобретало уголь и путем заключения контрактов без торгов. Такой способ, с одной стороны, позволял существенно улучшить условия поставки в ходе переговоров, но, с другой, предоставлял слишком широкие возможности для различных злоупотреблений. Поэтому законом он допускался только в случае «экстренной надобности», при заказе изделий, «требующих особого искусства и чистоты отделки», а также при мелочных покупках. Обычное заготовление каменного угля ни к одной из этих категорий, конечно же, отнести было нельзя. Тем не менее время от времени к нему прибегали. Например, когда в 1896–1898 гг. для балтийских портов вместо английского угля заготавливался донецкий, то Отдел заготовлений приобретал его непосредственно у южнорусских углепромышленников, «пользующихся наилучшею репутацией как в отношении добросовестного исполнения принимаемых на себя обязательств, так и солидности их предприятий» без торгов<sup>27</sup>.

Некоторое влияние на ход заготовительных операций морского министерства оказывали также «стратегические» соображения. Но если они входили в противоречие с «экономическими», то влияние это было сравнительно недолгим. В данном отношении весьма показательным, что на протяжении практически всей второй половины XIX в. российский флот готовился в первую очередь к войне с Англией и в то же время балтийский флот пользовался почти исключительно английским углем. Эта парадоксальная ситуация объясняется сугубо экономическими причинами — перевозка угля морем из Англии в Кронштадт, Санкт-Петербург и Колпино стоила намного меньше, чем его доставка по железной дороге из Донбасса. В 1896–1898 гг. эти перевозки оказались возможны только благодаря искусственному понижению тарифа. Но после того, как «вполне выяснилась выгодность заготовки английского угля», морское ведомство отказалось от заготовления донецкого угля для балтийских портов<sup>28</sup>.

В целом можно констатировать, что в своей заготовительной деятельности морское министерство в первую очередь руководствовалось стремлением к экономии казенных средств. Созданная в нем к концу XIX в. система заготовлений неплохо справлялась с обеспечением флота и береговых учреждений морского ведомства различными сортами каменного угля. Действуя как на отечественном, так и на мировом рынке каменного угля, хозяйственные органы морского ведомства проявляли значительную гибкость, часто допуская существенные отступления от предписанных законом процедур. В то же время, ориентируясь на использовании нормальных рыночных инструментов, эти органы, очевидно, не были готовы к войне, которая бы нарушила нормальное течение коммерческой деятельности.

## Примечания

- <sup>1</sup> Открытие и начало разработки угольных месторождений в России: Исслед. и док. М.; Л., 1952. С. 28.
- <sup>2</sup> Бараш П. А. Развитие судовых паровых котлов. Л.; М., 1937. С. 26.
- <sup>3</sup> Извлечение из описания Адмиралтейских Ижорских заводов, составленного корабельных инженеров подполковником Швабе // Морской сборник. 1855. № 5. С. 16, 20.
- <sup>4</sup> Военный энциклопедический лексикон. СПб., 1846. Ч. 10. С. 309–310.
- <sup>5</sup> Свод морских постановлений: Изд. 1886 г. СПб., 1887. Кн. 10: Морской устав. С. 64.
- <sup>6</sup> С. О. Макаров: Док. М., 1953. Т. 1. С. 494.
- <sup>7</sup> История отечественного судостроения. СПб., 1996. Т. 2: Паров. и метал. судостроение во второй половине XIX в. С. 351.
- <sup>8</sup> Сметы Морского министерства на 1860 год. СПб., 1859; Сметы Морского министерства на 1898 год. СПб., 1897.
- <sup>9</sup> О предварительном образовании Морского министерства, 24 августа 1827 г. // ПСЗРИ. Собр. 2. Т. 2. № 1325
- <sup>10</sup> О переводе из Кораблестроительного департамента в Коммисариатский департамент всех дел по изготовлению каменного угля, а равно чинов, заведующих одним углем, 25 августа 1854 г.: // ПСЗРИ. Собр. 2. Т. 29, ч. 1. № 28500.
- <sup>11</sup> Оболенский Д. А. Записки князя Дмитрия Александровича Оболенского, 1855–1879. СПб., 2005. С. 52.
- <sup>12</sup> Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича, 1855–1880. СПб., 1880. Ч. 2. С. 915.
- <sup>13</sup> Высочайше утвержденное положение об управлении морским ведомством, 18 июня 1867 г. // ПСЗРИ. Собр. 2. Т. 42. № 44714.
- <sup>14</sup> Отчет по морскому ведомству за 1869 год. СПб., 1870. С. 119.
- <sup>15</sup> Высочайше утвержденный наказ по управлению морским ведомством, 26 мая 1869 г. // ПСЗРИ. Собр. 2. Т. 44. № 47127
- <sup>16</sup> Высочайше утвержденное положение об управлении морским ведомством, 3 июня 1885 г. // ПСЗРИ. Собр. 3. Т. 5. № 3023.
- <sup>17</sup> Отчет Главного управления кораблестроения и снабжений по Отделу заготовлений за 1903 год. СПб, 1904. С. 59.
- <sup>18</sup> Отчет по морскому ведомству за 1884–1889 гг. СПб., 1891. С. 255.
- <sup>19</sup> РГА ВМФ. Ф. 967. Оп. 2. Д. 153. Л. 26.
- <sup>20</sup> Отчет по морскому ведомству за 1869 год. СПб., 1870. С. 119.
- <sup>21</sup> Дополнение к сборнику решений главного военно-морского суда (1894–1900 гг.). Николаев, 1903. С. 904–905.
- <sup>22</sup> Высочайше утвержденный наказ об управлении морским ведомством, 29 декабря 1886 г. // ПСЗРИ. Собр. 3. Т. 6. № 4135.
- <sup>23</sup> Отчет Главного управления кораблестроения и снабжений по Отделу заготовлений за 1891 год. СПб, 1892. С. 68.
- <sup>24</sup> Отчет по морскому ведомству за 1869 год. СПб., 1870. С. 118.
- <sup>25</sup> Обзор деятельности... Ч. 2. СПб., 1880. С. 360–362.
- <sup>26</sup> Отчет Главного управления кораблестроения и снабжений по Отделу заготовлений за 1890 год. СПб, 1891. С. 37.
- <sup>27</sup> Отчет Главного управления кораблестроения и снабжений по Отделу заготовлений за 1896 год. СПб, 1897. С. 67.
- <sup>28</sup> Отчет Главного управления кораблестроения и снабжений по Отделу заготовлений за 1899 год. СПб, 1900. С. 53.

*Е. С. Кравцова*

## ОСОБЕННОСТИ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ТОРГОВЫХ ЗАВЕДЕНИЙ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В КОНЦЕ XIX — НАЧАЛЕ XX в.

Обложение торговых и промышленных предприятий в Российской империи всегда занимало особое место во взаимоотношениях государственной власти и предпринимателей. В условиях усиления податного пресса купечество остро реагировало на финансовую политику правительства. Его требования сводились к уменьшению ставок прямого налога, исключению из подушного оклада выбывших членов общины, недовольству мирской раскладкой сборов, созданию более благоприятных условий для развития торговли и промышленности<sup>1</sup>.

Развитие фискальных отношений между этими субъектами получило в 70-е гг. XIX в. До этого времени купечество было освобождено от подати, а обязано было платить процентный сбор в размере 1 % с декларированных капиталов, причем проверкой объявленных средств никто не занимался. Купечество стало разделяться на три гильдии, в которые мог записаться всякий, если объявит капитал не ниже определенной суммы. Принадлежность к определенной гильдии давала право на занятие строго определенным видом торговли или промысла.

Некоторую систематизацию получило налогообложение в 1824 г. С принятием «Дополнительного постановления об устройстве гильдий и о торговле прочих сословий» была введена патентная система промыслового налога, сочетающая торговые права каждого сословия с размерами обложения. Гильдейская подать вместо процентного сбора с капиталов стала неизменным окладом за свидетельство на право торговли: 2200 руб. — по первой гильдии, 880 руб. — по второй, 220 руб. — по третьей.

Однако, как отмечал С. Ю. Витте, настоящая цель реформы 1824 г. — «доставить купеческим капиталам средства обращаться со свойственной им быстротой», «возбудить в низших классах желание вступать в гильдии и через то способствовать распространению народной промышленности и умножению государственного по сей части дохода» за сорокалетнее свое существование так и не бы-