

⁷ Устав торговый: (Т. 11, ч. 2. изд. 1903 г. По Сводному продолжению 1912 г., с разъяснениями и приложениями) / Сост. Я. М. Гессен. 2-е изд., пересмотр. и доп. СПб., 1914. С. 27.

⁸ СЗРИ. Изд. 1904 г. Т. 6. СПб., [1904]. С. 10.

⁹ СЗРИ. Изд. 1892 г. Т. 16, ч. 2. СПб., [1892]. С. 327, 331, 332, 335.

¹⁰ В резолюции таможни точно указывалось: название торгового дома, фамилия нотариуса, номер реестра нотариуса, фамилия поверенного.

¹¹ РГИА ДВ. Ф. 25. Оп. 2. Д. 389. Л. 26, 29, 35, 51, 108, 178, 188, 309, 344, 363, 364, 363.

¹² Там же. Ф. 391. Оп. 1. Д. 389. Л. 99–100, 305–306, 322–323.

¹³ Там же. Ф. 25. О. 2. Д. 26. Л. 184.

¹⁴ Там же. Оп. 1. Д. 389. Л. 300–302.

¹⁵ Там же. Оп. 2. Д. 389. Л. 392–393.

¹⁶ Там же. Оп. 1. Д. 398. Л. 178.

¹⁷ Акционерное общество «Гергард и Гей» (Gerhard & Hey) основано в 1901 г. в Петербурге, специализировалось на перевозке грузов, содержании складов и выдаче ссуд под товары.

¹⁸ РГИА ДВ. Ф. 25. Оп. 1. Д. 389. С. 303–331.

¹⁹ Там же. Д. 426. Л. 440.

²⁰ Там же. Ф. Р-273. Оп. 1. Д. 210. Л. 27–32.

²¹ Там же. Ф. 25. Оп. 1. Д. 440. Л. 13.

²² Там же. Л. 104, 110, 118, 148.

²³ Там же. Л. 79.

²⁴ Там же. Л. 48, 56, 57.

²⁵ Там же. Л. 68, 69, 82.

Н. В. Черникова

КОНТРАБАНДА В РОССИИ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XIX в. КАК ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОБЛЕМА И ПУТИ ЕЕ РЕШЕНИЯ

История контрабанды только в России насчитывает уже более тысячи лет. Ее возникновение относят обычно к эпохе Киевской Руси, хотя как государственная проблема она была осознана лишь в XVII и, особенно, XVIII в. Защита складывавшегося внутреннего рынка, зарождавшейся отечественной промышленности стала тогда одной из забот государства, что и положило начало формированию той системы их ограждения от иностранной конкуренции, которая окончательно сложилась на рубеже XIX–XX вв.

Вторая половина XIX столетия в этом общем процессе защиты границ от несанкционированного ввоза товаров занимает особое место. Это время бурного экономического роста, промышленного переворота, но в то же время период, когда сохранялись национальные особенности производства и велика была неравномерность экономического развития соседних стран. Кроме того, уровень развития охраны границ оставлял еще возможность для регулярного нелегального их пересечения с контрабандным товаром.

Все вопросы, связанные с работой таможен и контрабандой, курировал Департамент внешней торговли (с 1864 г. — Департамент таможенных сборов)

Министерства финансов. Ему подчинялись таможенные учреждения, Пограничная стража и крейсерская флотилия. По выражению Н. А. Качалова, возглавлявшего Департамент таможенных сборов в 1870–1882 гг., таможи, пограничная стража и флотилия, невзирая на коренные отличия, представляли собой как бы пальцы одной руки¹.

Таможенные учреждения, по Таможенному уставу 1857 г., состояли из таможен трех разрядов, таможенных постов и переходных таможенных пунктов (эти последние товары пошлиной не очищали).

Пограничная стража во второй половине XIX в. представляла собой чисто военную организацию. Опыт первой половины столетия заставил ее сначала (в 1827 г.) избавиться от вольнонаемных из местного населения, которые совмещали охрану границы с контрабандой, а затем (в 1832 г.) отказаться и от казаков, которые часто грешили тем же. С 1832 г. Пограничная стража комплектовалась нижними чинами, а с 1861 г. — новобранцами. Правда, сделано это было только на европейской границе. На южных и восточных рубежах, в силу особых условий, привлечение местного населения к охране границ продолжалось, как продолжались и нарекания на состоявшие из местных жителей иррегулярные войска (особенно много жалоб было на Кавказе). Например, служившие на Кяхтинской таможне (до ее закрытия в 1861 г.) казаки нашли постоянный источник дохода в том, что свободная от службы команда возила контрабанду, а вторая ей мешала, периодически они менялись ролями².

Численность Пограничной стражи постоянно росла. Только за время управления Таможенным департаментом Н. А. Качалова решение об усилении ее личного состава принималось трижды: в 1873, 1876 и 1880 гг. И если в начале 1870-х она насчитывала около 600 офицеров и 20 тыс. нижних чинов, из которых 7 тыс. относились к кавалерии, а остальные — к пехоте³, то к началу XX в. ее численность достигла 30 тыс. Кроме того, увеличивались оклады офицерам и нижним чинам, большое внимание уделялось их обмундированию и вооружению, организации учебных команд.

Конечно, улучшение устройства Пограничной стражи не могло полностью исключить сотрудничество пограничников с контрабандистами. Однако такое сотрудничество все больше принимало исключительный характер и Пограничная стража в том виде, в каком она существовала во второй половине XIX в., считалась наиболее оптимальным вариантом охраны таможенной границы. Ее чины часто рисковали жизнью, поскольку неоднократно случались вооруженные прорывы контрабандистов. У этих последних нередко оказывались сообщники из местных жителей, да и численное соотношение было не в пользу пограничников. Случаев вооруженных столкновений известно немало. Так, за 20 лет (с 1866 по 1885 г.) только на границе с Пруссией было задержано 78 358 контрабандистов, из которых 699 оказали вооруженное сопротивление. За тот же период погибло 94 пограничника и 178 контрабандистов, ранено было 167 пограничников и 200 контрабандистов⁴.

Третья составляющая таможенной охраны границ — крейсерская эскадра из 10 паровых судов, действовавшая на Балтийском море и в Финском заливе. Поводом к ее созданию послужила морская контрабанда вина и спирта. Акциз

с вина и водки на протяжении десятилетий был одним из важных источников государственного дохода. Поэтому когда в 1865 г. выяснилось, что с острова Гохланд в Финском заливе (относился к Выборгской губернии, входившей в Великое княжество Финляндское) в Эстляндскую губернию контрабандой постоянно ввозится большое количество хлебного вина и спирта, которые с иностранных судов, подходивших близко к берегу, либо перегружались на лодки, либо оставлялись прямо на острове, был поднят вопрос об учреждении морского крейсера. Идея усилить охрану морских границ посредством использования катеров и шлюпок была не нова. Еще в 30-е гг. XIX столетия было замечено, что контрабандисты, застигнутые при выгрузке товара с лодок, оказываются в безопасности просто оттолкнувшись от берега. Тогда организацию морской охраны все же считали преждевременной. Теперь же, на рубеже 1860–1870-х гг., идея была реализована: было приобретено 10 паровых судов, 1 спасательный катер и 101 гребная парусная шлюпка для прибрежных разъездов чинов береговой Пограничной стражи⁵. 16 июля 1873 г. положение о Балтийской флотилии было утверждено Александром II.

На рубеже 1860–1870-х гг. появляется и такое понятие как таможенная черта. Так называлась приграничная полоса, где и происходило преследование контрабандистов пограничниками. Собственно, существовало две линии таможенной охраны: форпостная, непосредственно на границе, где находились секреты и проходило патрулирование, и вторая линия, в глубине, где действовали таможенные объездчики. В 1875 г. была определена территория, в пределах которой пограничники могли самостоятельно преследовать контрабандистов. Таможенный устав 1893 г. (ст. 1509) разъяснял это так: есть пограничная черта (где располагается пограничная стража), а есть таможенная черта, которая простирается в разных частях империи по-разному: в Царстве Польском — на 21 версту, в губерниях Виленской, Ковенской и Курляндской — на 30 верст, в западных губерниях и Бессарабской губернии — на 50 верст, в Сибири — на 100 верст. В пределах таможенной черты органы таможенного надзора имели право производить обыски и выемки контрабандных товаров самостоятельно, а дальше — с участием полиции, мировых судей и судебных следователей.

Морская таможенная полоса появилась несколько раньше сухопутной — 1 июля 1868 г. Она составляла три морских мили, и на этом расстоянии от берега был установлен обязательный досмотр судов.

Насколько эффективно работала эта система? По мнению таможенных чиновников, вынужденных неоднократно преследовать контрабанду внутри империи, не очень эффективно⁶. Действительно, во внутренних районах время от времени открывали крупные партии контрабандного товара, в том числе уже в купеческих лавках. Такие случаи особенно участились с 1880-х гг.⁷, но нельзя отрицать и того, что в это же время выросло и количество задержаний, и увеличились суммы, на которые были изъяты товары. Если в 1856–1865 гг. на границе с Пруссией было задержано товаров на сумму 1 422 358 руб. 30 коп., то в 1876–1885 гг. — на 2 549 940 руб. 20 коп.⁸ Но полностью перекрыть границу не представлялось возможным. Во-первых, численность Пограничной

стражи была для этого недостаточна и в обнаружении контрабандистов при патрулировании и разъездах сохранялся элемент случайности. Во-вторых, нарушителями было выработано множество способов избежать ненужного им внимания Пограничной стражи (отвлечение внимания, ложные сигналы и следы, дезинформация и проч.). Способствовал этому и высокий уровень разведки: участие в контрабанде местных жителей делали для контрабандистов прозрачными если не все, то многие предприятия Стражи, и несмотря на ее усилия и даже самоотверженность, контрабанда процветала. Даже при обнаружении контрабандистов пограничникам далеко не всегда удавалось догнать их.

Город Бердичев Киевской губернии в XIX в. называли «еврейским царством». Характерная застройка (множество примыкающих друг к другу домиков, сообщающиеся дворы) делала его удобным для сокрытия контрабанды. Наземные постройки дополнялись разветвленной системой подземных коммуникаций. Про свидетелству современников, в Бердичеве бесследно исчезали целые обозы с контрабандой. Полиция временами что-то открывала, зарывала, но общая ситуация не менялась⁹. Множество схронов контрабанды существовало и помимо Бердичева.

Исследователи любят цитировать слова бывшего пагкаузного надзирателя С. Р. Минцлова: «Никакие грозные приказы и усилия штатов Пограничной стражи и таможенной охраны не прекратят потока контрабанды, и есть лишь одно единственное средство прекратить ее — стать в один уровень культуры соседствующих стран, поскольку контрабанда — точный показатель перевеса культурности одной страны над другой»¹⁰. Но, во-первых, и сам Минцлов признавал, что даже на западной границе контрабандные товары ввозились не только в Россию, но и из России. А, во-вторых, Россия к XIX в. вышла далеко за пределы Европы. Она граничила с Турцией, Персией, среднеазиатскими государствами, с Китаем, наконец, на Дальнем Востоке имела обширные морские границы. Политическая обстановка, исторически сложившаяся ситуация, уровень экономического развития регионов, природные условия — все это мешало организации правильной охраны южных и восточных рубежей. Да и сами эти рубежи не всегда были четко определены. До середины XIX в. это обстоятельство не очень беспокоило правительство. Русские промышленные товары находили здесь постоянный спрос, конкуренции фактически не было, таможенные тарифы были мягкими. Поэтому и пограничная стража, и большая часть таможен, и крейсерская флотилия прикрывали прежде всего европейское, а не южное или восточное направление.

В Кавказском наместничестве Пограничной стражи долго не было. Вместо нее существовала кордонная стража, созданная еще графом И. Ф. Паскевичем (командиром отдельного Кавказского корпуса) в 1828 г. для защиты от чумы, которая появилась тогда в Турции¹¹. Целью этой стражи было препятствование сообщению между населением с двух сторон границы. Со временем открывались новые карантинные, а в 1832 г. была введена новая таможенная и карантинная система: сопредельность России «с такими странами, в коих зараза почти непрерывно свирепствует» требовала «охранения государства от чумной заразы»¹². Результатом стало соединение в Закавказье и на восточном

берегу Черного моря таможенных и карантинных учреждений. Во главе их стоял управляющий карантинно-таможенной частью, подчиняющийся кавказскому наместнику. Его отношение к Министерству финансов ограничивалось отчетами о полученных сборах, которые министерство включало в ежегодный отчет о внешней торговле. Так продолжалось до начала 1870-х гг. Кроме того, пограничный надзор затруднялся здесь гористой местностью и фактически не охраняемой морской границей. Стража нередко обнаруживала приставших к берегу контрабандистов, но те даже не стремились скрываться и легко объясняли свое присутствие природными явлениями — бурей, зыбью и проч.

В Средней Азии устройство таможенного надзора, подобного существовавшему в европейской части России, было по местным условиям вообще невозможно. Таможенный досмотр товаров в первой половине XIX в. проходил на Оренбургской укрепленной линии, куда пребывали караваны, и традиционно был обставлен гораздо меньшим числом формальностей, нежели на европейской границе. Дополнительные разъезды, патрулировавшие второстепенные дороги, также организовывались только с приближением каравана¹³.

На Дальнем Востоке граница вообще была открыта. Малонаселенность края, отсутствие подвозных путей, неразвитая инфраструктура привели к установлению здесь порто-франко (1862 г.). Для русского правительства это был способ быстрее заселить новый край, снабдить его всем необходимым. Свободная беспошлинная торговля шла и по границе с Китаем, правила для которой были установлены также в 1862 г. В результате огромные территории за Байкалом оказались вне таможенной черты Российской империи: учрежденная в Восточной Сибири в том же 1862 г. таможенная охрана состояла из таможи в Иркутске и таможенных застав¹⁴.

Специфика таможенной охраны западных и южных границ долгое время оставалась настолько различной, что на протяжении почти всего столетия Таможенные уставы по Европейской (1819, 1857 гг.) и Азиатской (1817, 1857 гг.) торговле существовали параллельно и имели, таким образом, не всеобъемлющий, а специальный характер. Первым уставом, объединившим и европейское, и азиатское направления, стал Устав 1892 г. Таможенные тарифы (и 1857, и 1868, и даже 1891 гг.) затрагивали только европейское направление. По восточной торговле всегда принимались отдельные узаконения.

В первой половине XIX в. такое положение не вызывало беспокойства у правительства, но с середины столетия ситуация начала стремительно меняться. Промышленный переворот, строительство железных дорог, увеличение присутствия в восточных странах европейских интересов и европейских товаров повысило внимание правительства России к сопредельным с ней регионам не только по геополитическим соображениям, но и потому, что именно через южные границы в страну хлынул малоконтролируемый поток контрабандных товаров.

Во второй половине столетия развитие контрабанды и ее влияние на экономику России достигли таких размеров, что контрабанда стала постоянным фактором, учитывавшимся при определении таможенной политики. Убытки от нелегального ввоза спирта и вина через западную границу, например, ежегодно

достигали 12 млн руб. (при дефиците бюджета в 25 млн руб.). При этом, несмотря на все усилия правительства, число контрабандистов здесь не уменьшалось, да и не могло уменьшиться, поскольку производство ведра спирта в России (исходя из размеров акциза) обходилось в 9,5 руб., тогда как в Пруссии в 3,5 руб., а в Австрии — 4 руб.¹⁵

Не меньше потерь приносил и такой вид контрабанды, как провоз товаров через таможенную по поддельным документам. В 1885 г. в Харьковской судебной палате слушалось громкое дело о злоупотреблениях в Таганрогской таможене, по которому к суду было привлечено 18 служивших в таможене чиновников. О размерах хищений говорит, например, такой факт: одна телега при перевозке товаров из гавани в пакгауз должна была везти 40–45 пудов, тогда как ее реальный груз составлял 5–10 пудов¹⁶. Основная масса товаров целого ряда купцов, таким образом, шла мимо таможи. Но и те грузы, которые достигали пакгауза, не всегда досматривались, а если досматривались, то количество товара в документах занижалось. Пропущенный подобным способом беспошлинный товар за навигацию измерялся тысячами мешков и сотнями бочек¹⁷. С 1878 по 1881 г. общая сумма недовысказанной пошлины по Таганрогской таможене составила 325 932 руб. 63 коп.¹⁸

Противодействие контрабанде развивалось в двух направлениях. Во-первых, оно заключалось в усилении таможенной охраны границ. Вторая половина XIX в. стала временем распространения общего таможенного тарифа на южные рубежи России, где в силу особого, окраинного или даже «неумиротворенного» (как в Закавказье) положения, существовало множество изъятий и послаблений. Окончание Кавказской войны и вхождение Средней Азии в сферу влияния России позволили установить более четкие границы в азиатском регионе. Особых мер потребовало и усиление потока контрабанды в южном направлении. По окончании военных действий довольно быстро выяснилось, что военные не могут также эффективно охранять таможенные границы, как это делала Пограничная стража. В середине 1870-х гг. был даже поднят вопрос о необходимости противодействовать иностранцам (прежде всего имелись в виду турки) делать в Крыму все что им заблагорассудится: они не только активно занимались рыбной ловлей у берегов Крыма, но рубили лес для вытапливания жира дельфинов, а также перевозили беглых татар¹⁹. Осенью 1876 г. военные пехотные части на границе были заменены Таврической бригадой Пограничной стражи. Поднимался вопрос и об организации Черноморской крейсерской флотилии, но она появилась здесь только в 1900 г.

Постепенно границы, охраняемые Пограничной стражей, расширились. К концу XIX в. они включили Среднюю Азию, где основной проблемой было проникновение через недостаточно охраняемые границы (в частности, через Бухару, которая была вассалом России) множества европейских товаров, особенно английских и немецких. Проблема стояла настолько остро, что вопрос о включении Бухары в границы империи был поднят купцами на Нижегородской ярмарке 1887 г. во время их встречи с министром финансов И. А. Вышнеградским²⁰. Как известно, вплоть до падения монархии в 1917 г. сделано этого не было, но в 1894 г. в Средней Азии все же был установлен пограничный надзор.

В Сибири и на Дальнем Востоке со временем тоже все более и более ощущалось засилье иностранных (главным образом, английских и американских) товаров, которые ввозились как в портовые города, так и через сухопутную границу с Китаем. Отказаться от системы порто-франко Россия долго не могла, хотя уже в 1880-е гг. сюда стали регулярно ходить пассажирские и грузовые корабли «Добровольного флота», а к концу Русско-японской войны всю мощь заработала Транссибирская магистраль. Но освоение Сибири русским купечеством лишь начиналось, конкурировать с иностранцами оно было не способно. Отмена свободной торговли и установление таможенной границы на Дальнем Востоке произошло в 1909 г.

Кроме того, правительство уделяло большое внимание вооружению и снабжению Пограничной стражи, а также ее профессиональному обучению и распространению опыта. В 1872 г. был издан «Сборник ухищрений и уловок, употребляемых контрабандистами, пассажирами и прочими лицами при незаконном водворении товаров в пределы России», где описывались разнообразные способы сокрытия товаров. Впоследствии этот сборник неоднократно переиздавался и дополнялся. А при обнаружении новых ухищрений (сокрытия товаров в паровозах, помещениях для прислуги на кораблях и т. п.) Департамент таможенных сборов, не дожидаясь очередного переиздания, рассылал сведения о них по подчиненным ему учреждениям, с требованием обратить особое внимание и на такую возможность. Помимо этого, регулярно публиковались и рассылались в таможенные округа списки контрабандистов.

Вторым направлением борьбы с контрабандой были превентивные меры, разрабатываемые еще на стадии обсуждения законопроект, касающихся изменения таможенных тарифов или выделения территорий, пользующихся особыми таможенными правами. Здесь большую роль играл постоянный мониторинг ситуации и своевременное реагирование на любые изменения. Традиционно считалось, например, что ввоз морем дешевле, чем сухим путем, и в первой половине XIX в. пошлины на сухопутных заставах были значительно ниже. Строительство железных дорог изменило эту схему. И уже 6 июля 1863 г. морские пошлины были уменьшены настолько, что превышали сухопутные не более чем на 50 коп. за пуд²¹.

Отсутствие единообразия в системе таможенной охраны границ, неравномерность экономического развития отдельных районов империи приводило к рассмотрению вопроса о контрабанде (как и вопроса о пошлинах) не в целом, а применительно к местным условиям. В результате пошлины оказывались очень дробно дифференцированными, изменяясь не только в зависимости от направления движения товаров (ввоз или вывоз), но и способа и места ввоза. В расчет принимались потребности не всей страны в целом, а той местности, куда ввозился товар. Так, при определении пошлины на ввоз цемента учитывалось, что местная цементная промышленность, которую пошлины и должны были защитить, распространена далеко не всюду. 16 января 1873 г. было установлено, что весь цемент, ввозившийся до того в Россию беспошлинно, обкладывается пошлиной в 3 коп. с пуда — кроме того цемента, который ввозится в порты Азовского и Черного морей. Здесь на цемент сохранялся

беспощинный ввоз в виду крайнего недостатка цементных заводов и высокой потребности в цементе в Причерноморье и в Приазовье²². Спустя 8 лет выяснилось, что иностранный цемент начал мешать местному производству, и пошлина на него была повышена до 7 коп., не исключая портов Азовского и Черного морей²³.

Негативное влияние контрабанды на таможенный доход казны и развитие отечественной промышленности ставило ее в ряд с наиболее важными вопросами государственной жизни, которые решались исключительно в Петербурге. Любая попытка вывезти их из-под юрисдикции центральной власти немедленно пресекалась, как это произошло, например, при обсуждении в 1880 г. в Государственном совете вопроса о предоставлении (согласно ст. 59 Берлинского трактата) права порто-франко Батумскому порту. Предложение о том, чтобы его граница определялась главным кавказским начальником по соглашению с министром финансов (а наместником Кавказским в то время был младший брат императора Александра II великий князь Михаил Николаевич) было отринуту как несоответствующее важности вопроса, имеющего значение не только для данной местности, но и вообще для всего государства. При этом при установлении границ порто-франко решающим аргументом в пользу их сужения стало стремление не допустить чрезмерного развития контрабанды²⁴.

Решая двоякую задачу — сохранения таможенного дохода и поддержки отечественных производителей и купцов — правительство очень внимательно относилось к проблеме контрабанды. Она рассматривалась как явление, нарушающее установленную правительством систему экономической безопасности и суверенитета, в особенности значимое тогда, когда появлялась необходимость в защите национальной промышленности от конкуренции иноземных товаров.

Примечания

¹ Качалов Н. А. Записки тайного советника. М., 2012. С. 510.

² Дальневосточная контрабанда как историческое явление: Борьба с контрабандой на Дальнем Востоке России во второй половине XIX — первой трети XX в. Владивосток, 2010. С. 52.

³ Качалов Н. А. Записки тайного советника. С. 510.

⁴ Чернушевич М. П. Материалы к истории пограничной стражи. Служба пограничной стражи в мирное время. М., 2015. С. 25.

⁵ Там же. С. 207–209.

⁶ Пузино В. О. Контрабандисты: Из воспоминаний бывшего таможенного ревизора. СПб., 1907.

⁷ Министерство финансов. 1802–1902. Ч. 2. СПб., 1902. С. 17.

⁸ Чернушевич М. П. Материалы к истории пограничной стражи. С. 24–25.

⁹ Мецкерский В. П. Письма к великому князю Александру Александровичу, 1869–1878. М., 2014. С. 224–225.

¹⁰ Минцлов С. Р. В таможенном мире: Из воспоминаний. Трапезонд, 1917. С. 17.

¹¹ Чернушевич М. П. Материалы к истории пограничной стражи. С. 400.

¹² Устав о карантинах // ПСЗ. Собр. 2. Т. 7. 1832. СПб., 1833. № 5690.

¹³ Солонченко Е. А. Таможенная политика на Юго-Востоке России и ее реализация в Оренбургском крае в 1752–1868 гг. Оренбург, 2007. С. 216–217.

¹⁴ ПСЗ. Собр. 2. Т. 37. СПб., 1865. № 38126, 38933, 39090.

¹⁵ Отчет по Государственному совету за 1885 год. СПб., 1887. С. 203–204.

¹⁶ Судебные известия. Дело о разных злоупотреблениях в Таганрогской таможне // Правительственный вестник. 1885. № 37. С. 1.

¹⁷ Там же. № 38. С. 2.

¹⁸ Там же. № 40. С. 1.

¹⁹ Чернушевич М. П. Материалы к истории пограничной стражи. С. 218–219.

²⁰ Докладная записка торгующего на Нижегородской ярмарке российского купечества // Гражданин. 1887. 23 авг. (№ 68). С. 12.

²¹ Министерство финансов. 1802–1902. Ч. 1. С. 542.

²² Отчет по Государственному совету за 1873 год. СПб., 1875. С. 173.

²³ Отчет по Государственному совету за 1881 год. СПб., 1883. С. 80–82.

²⁴ Отчет по Государственному совету за 1880 год. СПб., 1882. С. 162–163.

О. А. Юзева

ЖЕЛЕЗИНСКИЙ МЕНОВЫЙ ДВОР И ТОРГОВАЯ ЗАСТАВА В 1785–1806 гг. (Обзор фондов Тобольского архива)

В Государственном архиве в г. Тобольске представлено два документальных фонда о пограничной торговле и таможенной деятельности на Иртышской линии в конце XVIII — начале XIX в.: фонд И-696 «Железинский меновый двор» (1785–1798 гг.) и фонд И-690 «Железинская таможенная застава» (1800–1806 гг.). Документы, отражающие деятельность менового двора с 1800 г., включены в фонд таможенной заставы, что подтверждает название первого дела в фонде И-690 — «Указы и предписания Железинского менового двора» 1800 г.¹ Первая опись фонда И-690 была составлена в 1938 г., согласно старой описи, включенной в состав фонда при его переработке в 2002 г. Такой поздний срок систематизации документов связан с непростой историей архивного наследия в Тобольске, которое до революции не систематизировалось, после революции было эвакуировано, а затем возвращено в Тобольск из разных городов. Обработка фондов началась здесь незадолго до Великой Отечественной войны и продолжалась уже в ходе ее благодаря эвакуации в Сибирь специалистов в области архивного дела. В первый из указанных фондов включено 13 дел, во второй — 22.

Фонды сформированы из дел однотипного характера, представляющих собой указы и предписания как самого Железинского менового двора, так и его руководству от Правительствующего Сената, а также регистры входящих и исходящих бумаг.

Территориально Железинская крепость — это сторожевое укрепление Иртышской линии, которое с 1717 г. находилось на месте нынешнего поселка Железинка (север Павлодарской области Казахстана) на полпути между