

Зуев Андрей Вячеславович

ОТБЫВАНИЕ ВОИНСКОЙ ПОВИННОСТИ МОРЯКАМИ ТОРГОВЫХ СУДОВ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX - НАЧАЛО XX ВЕКА)

Статья раскрывает особенности отбывания воинской повинности моряков торговых судов Российской Империи (вторая половина XIX - начало XX вв.). Основное внимание в работе автор акцентирует на льготах и отсрочках, которые предоставлялись не только командному составу торговых судов, но и рядовому составу.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2011/5-4/17.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2011. № 5 (11): в 4-х ч. Ч. IV. С. 71-73. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2011/5-4/

© Издательство "Грамота"

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

УДК 94(47).083

Статья раскрывает особенности отбывания воинской повинности моряков торговых судов Российской Империи (вторая половина XIX - начало XX вв.). Основное внимание в работе автор акцентирует на льготах и отсрочках, которые предоставлялись не только командному составу торговых судов, но и рядовому составу.

Ключевые слова и фразы: воинская повинность; торговый флот; судовой экипаж.

Андрей Вячеславович Зуев, к.и.н.

Кафедра теории и методики гражданско-правового образования

Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена

univerandrey@mail.ru

ОТБЫВАНИЕ ВОИНСКОЙ ПОВИННОСТИ МОРЯКАМИ ТОРГОВЫХ СУДОВ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX - НАЧАЛО XX ВЕКА)[©]

В настоящее время в России делаются попытки возрождения морского торгового флота. Достаточно остро стоит вопрос и его кадрового обеспечения. На наш взгляд, весьма полезно исследовать не только сам процесс подготовки кадров и прохождения службы моряками дореволюционной России, но также дать анализ различных сторон их жизни, который может быть полезен в современных условиях. В частности, хотелось бы остановиться на вопросе отбывания воинской повинности моряками торговых судов Российской Империи.

1 января 1874 года Александр II утвердил «Устав о воинской повинности» и специальный манифест о нем [3]. Вместо существовавших со времен Петра I рекрутских наборов в России вводилась всеобщая воинская повинность, по которой к военной службе привлекалось мужское население, достигшее 21 года. Лица, освобождаемые от военной службы по различным льготам, зачислялись в ополчение на случай объявления войны.

Устав о воинской повинности 1874 года предусматривал льготы по образованию, отсрочки по семейному положению и т.д. Освобождению от службы подлежали единственные сыновья у родителей, единственные кормильцы в семье при малолетних братьях и сестрах. От военной службы полностью освобождалось духовенство, врачи и преподаватели. Отсрочки и льготы по отбыванию воинской повинности касались и воспитанников учебных заведений навигационных училищ «разных наименований», а также моряков торговых судов Российской Империи.

Воспитанники учебных заведений навигационных училищ получали отсрочку к исполнению воинской повинности до достижения определенного для того возраста наравне с другими, но после получения образования - по вытянутому жребию [Там же, ст. 53]. При этом для лиц, достигших обозначенных в законе степеней образования, при отбывании ими воинской повинности по жребию устанавливались сокращенные сроки службы [Там же, п. 2].

Что касается моряков торгового флота, состоящих на соответствующих должностях на мореходных торговых судах и плавающих под русским флагом, то они освобождались от действительной службы в мирное время и зачислялись в запас флота на десятилетний срок, если ими был вытянут жребий, определяющий поступление их на службу. Это касалось, прежде всего, шкиперов и штурманов дальнего или каботажного плавания, а также инженеров-механиков, управляющих судовой машиной [Там же, ст. 64, п. 1]. Однако если они в течение десятилетнего срока более одной навигации не исполняли обязанностей, соответствующих их званию, то призывались на действительную службу во флот на семилетний срок с зачетом в этот срок времени, проведенного в исполнении специальных обязанностей своего звания.

Льготы и отсрочки предоставлялись не только командному составу торговых судов, но и рядовому составу. В частности, сроки действительной службы во флоте сокращались с увеличением на соответствующее число лет срока состояния в запасе флота служившим не менее двух навигаций матросами на судах большого и дальнего плавания или машинистами на паровых судах - на два года. Служившим же не менее двух навигаций матросами на мореходных малого плавания и каботажных судах или кочегарами на паровых судах - на один год [Там же, ст. 65].

Необходимо отметить, что служащим матросами на мореходных судах русского торгового флота, а также машинистам или кочегарам на всякого рода паровых судах торгового флота отсрочивалось в мирное время поступление на военную службу по жребию до истечения срока заключенных ими условий, но ни в коем случае не более двадцатипятилетнего возраста. Время, проведенное этими лицами на судах торгового флота после того, как был вытянут жребий и до поступления на службу, зачитывалось им в срок, определенный для состояния в запасе флота, по расчету двух лет частной службы за год состояния в запасе флота [Там же, ст. 66].

Сам Устав о воинской повинности неоднократно совершенствовался, изменялся и дополнялся. В 1909 году при Главном управлении генерального штаба открыла действие высочайше утвержденная межведомственная комиссия по пересмотру устава о воинской повинности, которая, в первую очередь, занялась рассмотрением наиболее существенных и неотложных вопросов. Законопроект об изменении устава

1874 года был внесен в Государственную Думу в январе 1911 года и, пройдя через все законодательные процедуры, был утвержден 23 июня 1912 года. Однако он не внес принципиальных изменений в систему комплектования, закрепленную Уставом 1874 года.

За воспитанниками мореходных учебных заведений сохранялись отсрочки от призыва и возможность сокращения срока действительной военной службы. Однако при мобилизации они могли быть призваны в войска. Что характерно, отсрочки по отбыванию воинской повинности для воспитанников мореходных учебных заведений были сохранены. Так, в циркуляре начальника отдела торгового мореплавания Б. Кандибы от 3 апреля 1915 года всем начальникам мореходных учебных заведений было разъяснено положение именного высочайшего указа от 11 марта 1915 года о том, что его действие распространяется на всех пользующихся отсрочкой для окончания образования, призывающихся в 1915 году и предшествующих годах, а также оканчивающих все учебные заведения Империи в 1916 и 1917 годах. При этом действие отсрочек для окончания образования призывающихся в 1916 году обучающимся в учебных заведениях Империи ограничивается первым числом месяца, следующего за сдачей ими выпускных или государственных экзаменов, либо по окончании ими полного курса в подлежащих учебных заведениях, либо за выбытием их из этих заведений. Последним сроком подачи заявлений о предоставлении отсрочек для окончания образования следовало считать 1 мая 1915 года [1, д. 23, л. 35].

Что касается сокращения сроков действительной военной службы, то они были законодательно закреплены еще Уставом о воинской повинности 1874 года как льгота молодым людям, «выделяющимся по своему образованию из общей массы». По закону 1912 года лица, закончившие обучение, могли служить только два года, предварительно выдержав в течение этого срока экзамен на получение звания прапорщика или подпоручика, что способствовало пополнению офицеров запаса.

По закону 23 июня 1912 года произошли некоторые изменения, связанные с тем, что судоводители высшего звания стали призываться на действительную службу на два года и затем состояли в запасе восемь лет, судоводители низшего звания стали призываться на три года, а в запасе находиться семь лет [3, ст. 78].

Следует отметить, что 28 июня 1914 года Государственным Советом и Государственной Думой были одобрены закон и положение о военно-судовой повинности [2], которые распространялись, в том числе, и на моряков торгового флота. Так, судоводители, виновные в неисполнении правил, установленных законом о военно-судовой повинности, подвергались аресту не свыше трех месяцев или денежному взысканию до трехсот рублей. Если же были нарушены правила, касающиеся общей мобилизации, то судоводители подвергались заключению в тюрьму на срок от двух до восьми месяцев [Там же, ст. 8].

В случае проведения общей или частичной мобилизации, капитан или помощники капитана торгового судна, обязанные оставаться на службе, самовольно оставляющие ее или не явившиеся в срок без уважительной причины, подвергались заключению в тюрьму на срок от четырех месяцев до одного года [Там же]. Судоводители, виновные в увольнении лиц судового экипажа без соблюдения правил этого закона, также подвергались наказанию.

Военно-судовая повинность состояла в обязанности оставаться на службе в течение двух недель с первого дня общей мобилизации, указанного в «Высочайшем повелении», или в случае частной мобилизации со дня, установленного в «особом Высочайшем повелении» о применении военно-судовой повинности. По истечении указанного срока обязанность оставаться на службе распространялась лишь на служащих тех судов, которые были привлечены к военно-судовой повинности. Служащие же, подлежащие призыву на действительную военную службу или военно-морскую службу, подчинялись действовавшему «на сей приказ узаконениям» [Там же, ст. 18].

При этом с момента обращения судна в собственность либо во временное распоряжение военно-морского ведомства судовые служащие обязаны были оставаться на службе и подчиняться действию военно-морских уголовных законов [Там же, ст. 21]. После прекращения обязанности по военно-судовой повинности по пользованию судами на основании «Высочайшего повеления», освобождение личного состава прекращалось в срок, не превышающий трех месяцев, с добавлением времени, необходимого для доставления имущества на место сдачи [Там же, ст. 47].

Необходимо отметить, что в соответствии с законом о военно-судовой повинности началась массовая мобилизация торговых судов, которые поступали в распоряжение военно-морского ведомства либо во временное пользование, либо выкупались в полную собственность. За время войны в состав военно-морского флота вошло свыше 450 торговых и рыболовных судна. При этом сами экипажи мобилизованных торговых судов призывались на службу и получали воинские звания, а освобожденные от призыва оставались на том же судне по вольному найму. Штурманы и механики подвергались специальным экзаменам и производились в прапорщики флота, а не выдержавшие испытания - в зауряд-прапорщики. Командирами мобилизованных пароходов, как правило, становились их капитаны, которым присваивались офицерские звания. Однако случалось, что часть пароходов поступала в распоряжение военно-морского ведомства без их команд и укомплектовывалась исключительно «чинами запаса флота». Но были суда, где экипажи полностью состояли из вольнонаемных моряков. Это, прежде всего, зависело от тех задач, которые предстояло решать мобилизованным судам и самому экипажу. Суда могли использоваться в качестве военных транспортов, посыльных, портовых, госпитальных и спасательных судов, минных заградителей и других вспомогательных плавучих средств.

Что касается самого призыва на действительную службу служащих мореходных судов торгового флота во время Первой мировой войны, то им были предоставлены отсрочки по призыву. Так, в частности, Военным министерством было сделано распоряжение о предоставлении отсрочки до 1 января 1916 года на действительную службу «ратникам ополчения», занимавшим следующие должности на мореходных судах торгового флота:

- 1) капитанам и их помощникам, механикам и их помощникам, машинистам и их помощникам;
- 2) боцманам, судовым плотникам, рулевым, матросам, кочегарам, водоливам (старшинам) на морских баржах и на Каспийском море также масленщикам [1, д. 23, л. 36].

В последующем данная отсрочка в отношении моряков торгового флота военным министерством была продлена. Оно уведомило министерство торговли и промышленности, что с его стороны и со стороны министерства внутренних дел никаких возражений к предоставлению отсрочки по призыву, предоставляемой до 1 марта 1916 года служащим на мореходных судах торгового флота, которым были предоставлены отсрочки по призыву до 1 января 1916 года, нет.

Что же касается дальнейшей отсрочки, то в соответствии с законом от 6 декабря 1915 года [2, ст. 2724], она предоставлялась служащим торговых судов в необходимых для государственной обороны предприятиях [1, д. 23, л. 37].

В заключение необходимо отметить, что в Российской Империи достаточно эффективно существовала система отбывания воинской повинности моряков торговых судов, и потому прежний опыт заслуживает внимательного изучения.

Список литературы

1. **Российский государственный исторический архив (РГИА).** Ф. 95. Оп. 14. Циркуляры по Отделам Торгового Мореплавания и Портов.
2. **Собрание узаконений и распоряжений правительства от 10 июня 1914 года.** СПб.: Типография В. О. Киршбаума, 1914. Отдел 1. № 163.
3. **Устав о воинской повинности** // Полное собрание законов Российской империи. СПб., 1874. Т. 49.

COMPULSORY MILITARY SERVING BY THE SAILORS OF MERCHANT SHIPS IN THE RUSSIAN EMPIRE (THE SECOND HALF OF THE XIXTH - THE BEGINNING OF THE XXTH CENTURIES)

Andrei Vyacheslavovich Zuev, Ph. D. in History
Department of Theory and Technique of Civil-Legal Education
Russian State Pedagogical University named after A. I. Gertsen
univerandrey@mail.ru

The article reveals the peculiarities of compulsory military serving by the sailors of merchant ships in the Russian empire (the second half of the XIXth - the beginning of the XXth centuries). The author pays special attention to the benefits and deferments which were granted to not only the command staff of merchant ships but also to the ranks.

Key words and phrases: compulsory military service; merchant marine; ship's crew.

УДК 100.42

В статье рассматриваются основные структурные элементы картины мира. Обосновывается необходимость различения картины мира и научной картины мира. Рассматривая картину мира как концепт понятия и понятия понятия, выводятся базовые ее структурные компоненты: онтологический, гносеологический и мировоззренческий. В отношении каждого из данных структурных компонентов определяются аспекты всеобщего, особенного и единичного.

Ключевые слова и фразы: картина мира; онтологический компонент картины мира; гносеологический компонент картины мира; мировоззренческий компонент картины мира; бытие; субстанция; научная картины мира.

Сергей Юрьевич Иванов, к. филос. н.
Кафедра философии
Магнитогорский государственный университет
sergey371@ya.ru

ВСЕОБЩЕЕ, ОСОБЕННОЕ, ЕДИНИЧНОЕ В СТРУКТУРЕ КАРТИНЫ МИРА[©]

Безусловно, что вопрос о едином, целостном взгляде на мир является достаточно актуальным и важным не только в современном философском дискурсе, но и во всей мировой культуре в целом. Возможно ли «ускорение» человеческого прогресса, является ли это подлинным развитием человеческого общества,