

УДК 623.82(09)

Г.Ю. Афанасьев

ВОДНЫЕ СПАСАТЕЛИ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА): СТАНОВЛЕНИЕ, СТРУКТУРА, ЭФФЕКТИВНОСТЬ

АФАНАСЬЕВ Григорий Юрьевич – старший преподаватель, Санкт-Петербургский государственный политехнический университет; кандидат исторических наук.

Россия, 195251, Санкт-Петербург, Политехническая ул., 29
e-mail: greenia2006@rambler.ru

Рассмотрены предпосылки создания водно-спасательной службы в России. Дан анализ деятельности российских государственных, благотворительных и коммерческих организаций и структур, участвовавших в осуществлении спасательных операций на внутренних и внешних водах страны. Сделано заключение о комплексном зарождении спасательного дела на водах в Российской империи. Выявлены недостатки организационно-системного характера в водно-спасательном деле России в начале XX в.

РОССИЯ; СПАСАТЕЛЬНЫЕ СЛУЖБЫ; КОРАБЛЕКРУШЕНИЕ; СУДОХОДСТВО; БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ; СПАСЕНИЕ НА ВОДАХ.

Резкий скачок в экономическом и промышленном развитии пореформенной России имел огромное влияние на интенсификацию морских сообщений и водного транспорта внутри страны. Если в 1868 г. в русские порты прибыло 26 800 судов всех типов, а ушло 26 843 судна, то в 1898 г. – соответственно 87 484 и 87 239 судов. Активность на морских сообщениях с русскими портами только в 1860–1890 гг. выросла в 3,5 раза. Посещаемость крупнейших из них – Одессы и Санкт-Петербурга возросла в 13–14 раз. В связи с необходимостью усиления военно-морского присутствия на Дальнем Востоке резко увеличилось количество заоканских практических плаваний судов русского военного флота. На внутренних водах империи также происходила активизация судоходства с существенным увеличением пассажироперевозок и грузооборота по рекам страны [35, с. 154, 477, 488; 36: т. XXIII, с. 594; т. IV, с. 321; т. IX, с. 164; 12, с. 99].

Рост численности русских морских и речных судов с 1860-х гг., связанный прежде всего с активным внедрением в практику внешнего и внутреннего судоходства паровых судов, создание судоходных обществ и компаний с при-

влечением частной инициативы, увеличение интенсивности сообщений и пассажиропотока приводили к резкому увеличению количества несчастных случаев на морских коммуникациях и внутренних водных путях страны. Если в эпоху парусного флота было зафиксировано всего 259 происшествий с русскими военными судами [14, с. IX–X], то, по сведениям Главного гидрографического управления морского ведомства, уже в 1869–1905 гг. в территориальных водах Российской империи на всех морях и океанах произошло 6 207 аварий и крушений судов разных стран [24, с. 26–27]. На внутренних водных путях общее количество крушений и аварий за указанный период времени достигало 15 231 [30: вып. 1, ч. 2, с. 4, табл. 14; вып. 4, с. 3, табл. 15; вып. 12, с. 35, табл. 5; вып. 18, с. 40, табл. 6; вып. 38, с. 62, табл. 7; вып. 70, с. 148, табл. 7; вып. 81, с. 117, табл. 12]. Огромный резонанс в российском обществе вызвали катастрофы русских военных линейных кораблей «Ингерманланд» (1842) и «Лефорт» (1856), а в последующем – броненосца «Русалка» (1893), гражданских речных и морских коммерческих пароходов «Вера» (1886), «Владимир» (1894), «Варягин» (1906), количество жертв в которых измерялось сотнями. В итоге, в об-



шественном мнении в последней трети XIX в. твердо сформировалось понимание безусловной необходимости организации водно-спасательной службы.

Несмотря на то что история возникновения чрезвычайных ситуаций и их ликвидации на водах Российской империи в последнее время не раз становилась объектом изучения и отдельные аспекты спасательной деятельности на водах в прошлом неоднократно упоминались в современных тематических публикациях и монографиях, комплексного исследования зарождения и деятельности водных спасателей в Российской империи пока не существует [1, 2, 20, 34]. Данная статья, таким образом, является первой попыткой системного рассмотрения процесса становления и деятельности первых русских водных спасательных служб.

Изначально в выполнении спасательных функций на воде в масштабах государства были задействованы служащие морских таможен и пограничной стражи. Хотя спасение потерпевших кораблекрушение и входило в обязанности судов морской пограничной стражи, подчиненной Министерству финансов Российской империи, не сложно догадаться, что осуществление подобных мероприятий (экстраординарных по самой своей сути) находилось на периферии их служебной деятельности. Косвенным подтверждением тому служат сведения за 1903 г. по составу общероссийской флотилии пограничной стражи, состоявшей на тот момент из 781 парового, парусного и гребного судна, лишь 3 из которых, находящиеся на Балтике, с 1901 г. имели сугубо спасательное предназначение [7, с. 224]. Содержание всех спасательных плавсредств в 1904 г. обошлось таможенному ведомству в 200 721 руб. — сумму весьма незначительную по масштабам всей деятельности этой общеимперской структуры [27, пар. 6, ст. 7, с. 20]. Оказание помощи при кораблекрушениях вменялось ему в обязанность весь XIX и в начале XX в. С 1870 по 1895 г. в прибрежных водах таможенниками и пограничниками было предупреждено крушение 43 объектов, спасено 1 453 утопающих. В 1899, 1901, 1903, 1905 гг. ими суммарно было спасено 198 человек, в том числе экипажи 3 каботажных судов [5, с. 465–470; 6, с. 463; 7, с. 316; 8, с. 272]. К концу XIX в. ведомство располагало соответствующей для подачи помощи инфраструктурой в виде 281 спасательной стан-

ции [15, с. 16]. Учреждение в 1873 г. на Балтике таможенной крейсерской флотилии дало хорошую профилактическую пользу для предотвращения кораблекрушений и аварий судов в районах Моонзундского архипелага и Рижского залива, где «прибрежные земледельцы, пользуясь слабостью береговой охраны, устраивали ложные маяки для извлечения личных выгод при спасении судов, ставших на мель или потерпевших крушение» [32, с. 122].

Государство все же озаботилось созданием службы по спасению на внутренних водах (реках, каналах и озерах). В 1867 г. Высочайшим повелением было объявлено об устройстве речной полиции. Главной ее функцией являлось «наблюдение за прилегающими к городам водами в пожарном и полицейском отношениях», а также «принятие мер к спасению утопающих людей и погибающих судов» [35, т. XXIV, с. 334; 10; 21, с. 2; 22, с. 1]. Служба речной полиции подчинялась губернаторам на местах и далее, по восходящей — министру внутренних дел, но содержалась за счет городских выборных органов управления (городских дум), биржевых и ярмарочных комитетов и учреждалась по их просьбам в зависимости от водной ситуации в определенных регионах (в Санкт-Петербурге — 27 июня 1867 г.; Астрахани — в 1876 г.; Нижнем Новгороде — в 1882 г.; Рыбинске — в 1885 г.). Результаты от введения службы спасения на внутренних водах не замедлили сказаться: уже в 1870 г. петербургская речная полиция спасла из воды 116 человек, а в 1901 г. из 455 утопающих столичные полицейские сохранили жизнь 384 [23].

Подход к мероприятиям по спасению на водах как к самостоятельному делу общегосударственной важности впервые продемонстрировало все же другое ведомство — морское, а именно Гидрографический департамент (с 1885 г. — Главное гидрографическое управление). В его отчете за 1858 г. были определены четыре наиболее опасных с точки зрения предрасположенности к кораблекрушениям места на Балтике (о-ва Гогланд и Даго, Фильзанд, Домеснес) [19], а также поднят вопрос об укомплектовании специальными спасательными лодками балтийских маяков и лоцманских станций, подчиненных Дирекции маяков Гидрографического департамента морского ведомства. Данный вопрос прорабатывался

практически, и к 1863 г. на Балтике были основаны и оснащены за счет морского ведомства четыре спасательные станции (Гогландская, Фильзандская, Церельская, Домеснеская). На станциях имелись спасательные средства, там можно было получить медицинскую помощь. В 1871 г. такая станция появилась в Усть-Нарве [18, с. 67–72]. С 1860 по 1870 г. на Балтийском море сотрудники этих станций спасли 220 человек, а за 1870-е гг. уже всеми спасательными станциями Морского министерства было предупреждено 47 крушений судов и спасен 191 терпящий бедствие. Количество морских спасательных станций постоянно увеличивалось, и к 1898 г. на русском побережье Балтики насчитывалось уже 109 станций при маяках и лоцманских дистанциях (в 1882 г. – 86), на Севере – 16 (18, из них 3 – на побережье Ледовитого океана), на Черном и Азовском морях – 54 (23), на Каспийском – 6. В качестве ориентира: содержание маяков и ведомственных станций обошлось Морскому министерству в 1904 г. в 462 324 руб. [26, с. 58].

Дирекцией маяков Гидрографического департамента морского ведомства для спасательных станций были разработаны детальные инструкции, регламентирующие этапы проведения спасательных операций, однако учений для смотрителей станций не проводилось, о чем свидетельствуют частые случаи гибели при выполнении операций самих же спасателей [28, с. 1–14; 29, с. 27–28, 211]. И все же морское ведомство не могло не заняться делом подготовки квалифицированных кадров морских спасателей по соответствующему профилю. В 1882 г. в Кронштадте была организована водолазная школа под руководством капитана 1-го ранга В.П. Верховного, для практических занятий которой было оборудовано специальное водолазное судно [33, с. 6, 12].

В противоположность России в морских европейских странах стремление помочь бедствующим на воде активно выражалось в участии в этом деле широких общественных сил: первые спасательные общества были созданы в Англии (1825), Бельгии (1838), Дании (1850) на благотворительной основе.

В России похожее общество возникло по инициативе морских энтузиастов (в том числе и высших чиновников Гидрографического департамента морского ведомства), придворной

петербургской знати и биржевого купечества балтийских портов. Первое собрание членов Общества подаяния помощи при кораблекрушениях¹ состоялось 7 марта 1872 г. Интерес к организации подобного общества со стороны придворной знати и морского чиновничества (главой общества был избран вице-адмирал К.Н. Посьет) придал ему соответствующий статус: 21 октября 1872 г. Общество было принято под высочайшее покровительство великой княгини Марии Федоровны, что возвело его в ранг общероссийского благотворительного общества. Инициативу спасения на водах почти сразу активно поддержало православное духовенство [18, с. 76–77; 20, с. 57]. Избранное правление немедленно приступило к созданию окружных и местных руководящих органов Общества (Херсон, Одесса, Николаев, Архангельск, Москва, Саратов) с практической организацией спасательных станций и постов. В 1872–1875 гг. по всей России их было основано до 179, что уже сразу привело к спасению 433 человек [31, с. 84–87]. В опасных районах Моонзундских островов, Белого моря и Мурманского берега Общество организовало (в 1874, 1877–1881 и 1911-м) постоянное патрулирование парусными спасательными ботами, что оказало влияние на снижение аварийности в этих водах [11, с. 34]². Одной из заслуг Общества является устройство станции-приюта на Новой Земле для русских промышленников, остающихся на зиму в Заполярье (Мудьюгская станция), а также для пассажиров и членов экипажей судов, потерпевших крушение. Она была основана в 1878 г., а в 1894 г. передана на содержание морского ведомства.

В благотворительную деятельность активно включилось и русское священство. Благодаря помощи церкви и рядовой монастырской братии были открыты спасательные станции и посты при Спасо-Каменном (1875) на Кубенском озере и Соловецком (1874) монастырях. Крупным жертвователем на дело спасения на водах в своем регионе был митрополит Московский Леонтий. Часто священники становились

¹ В 1880 г. переименовано в *Общество спасения на водах*, в 1892 г. получило право именоваться *Императорским Российским обществом спасения на водах*.

² За 25 лет балтийские «спасательные крейсера» предотвратили гибель 666 судов.



лись инициаторами открытия новых округов Общества (например, Саратовский округ был открыт в 1884 г.). Для увеличения средств Обществу с благословения Св. Синода и евангелическо-лютеранских церквей раз в год 9 мая был разрешен кружечный сбор в церквях в пользу дела спасения на водах (с 1873 — эпизодически, с 1892 — ежегодно). Кроме того, колокольный звон в прибрежных церквях стал применяться в качестве сигнала во время бурь и туманов (так называемый «метельный звон»). В регионах к этой гуманной деятельности подключались местные активисты спасательных работ широкого профиля.

К началу XX в. в Императорском Российском обществе спасения на водах насчитывалось около 12 тыс. действительных членов (в основном чиновники), оно вело работу в 79 округах всех губерний империи и располагалось 163 морскими и речными лодочными и ракетными станциями и 168 полустанциями. Под надзором Общества находились 88 речных и озерных переправ. В период с 1872 по 1898 г. было спасено 11 014 человек и предотвращено более 930 аварий и катастроф морских и речных судов и плавсредств [20, с. 57].

На рубеже XIX и XX вв. суммарное количество спасательных станций в Российской империи составляло 1/9 часть от их общего числа на планете. По густоте охвата протяженности береговой линии Россия занимала 3-е место в мире (после Швеции и Германии). Русские спасательные станции на Балтике и Черном море в целом были лучше профессионально укомплектованы, нежели станции этих стран. Правда, стоит отметить, что спасательное оборудование для станций в основном закупалось за рубежом [28, с. 1–14; 29, с. 27–28, 211].

В отличие от таможенного, пограничного, полицейского и морского ведомств для Общества спасения на водах водно-спасательное дело являлось профильным. Поэтому на местах оно взяло на себя инициативу координировать действия всех ведомств, так или иначе участвующих в этой деятельности: в окружные правления Общества привлекались начальники приморских бригад Отдельного корпуса пограничной стражи и таможенного ведомства (Общество снабжало их за свой счет спасательными принадлежностями), а на внутренних водных путях — директора речной полиции.

В 1894 г. новый устав значительно расширил круг задач Общества: теперь в них входили и профилактические меры *по предупреждению* гибели людей и судов и *устранению* причин, к тому ведущих. Поддержав такую инициативу, в том же году Морское министерство передало Обществу пять своих станций. Под влиянием деятельности русского Общества спасения на водах сходное по назначению и структуре благотворительное общество было создано в 1897 г. в Великом княжестве Финляндском.

Заведовало делами Общества спасения на водах его главное правление, располагавшееся в Санкт-Петербурге (председатель, 2 товарища и 12 членов). В председатели правления Общества выбирался исключительно адмирал или состоящий в морском ведомстве генерал по Адмиралтейству. Технической частью заведовал главный инспектор Общества, при котором состояли инспектора-помощники. В пределах губернии или области делами заведовали окружные правления Общества (председатель, товарищ и 6–9 членов, избираемые окружным общим собранием на 3 года). В случае устройства нового спасательного учреждения в местности, не вошедшей еще в состав какого-либо округа, создавался внеокружной отдел.

Общество спасения на водах существовало за счет членских взносов, пожертвований, финансовых операций с обретаемым капиталом. Известными постоянными жертвователями на морское спасательное дело были купец А.К. Трапезников, золотопромышленник М.А. Сибиряков, железнодорожный магнат-миллионер С.С. Поляков. Значительные разовые вклады в финансирование Общества делали банкиры барон А.Л. Штиглиц (по своему духовному завещанию) и С.П. Елисеев, министр императорского двора граф И.И. Воронцов-Дашков; вносил деньги на оборудование отдельных спасательных станций князь А.А. Ширинский-Шихматов [11, с. 16–17]. Более чем на 1/3 бюджет Общества пополнялся из государственной казны. За первые 25 лет существования Общества (1871–1896) в его кассу поступило 1 659 299 руб. (в среднем 66 372 руб. в год) [20, с. 14–16].

В водно-спасательном деле в России практически сразу нашли свое место аварийно-спасательные операции как вид предпринимательской коммерческой деятельности (подъем судов из воды, снятие с мелей и т. п.). К сере-

дине 1880-х гг. на Балтийском море насчитывалось около 30 частных российских и финских специально оборудованных спасательных пароходов, ориентированных на работу с судами малого и среднего водоизмещения. За период с 1856 по 1887 г. в территориальных водах империи ими было спасено 199 паровых и парусных судов [16; 25, л. 13–14 об., 17–19]. Сдвигом в аварийно-спасательном деле в русских водах стало основание в 1884 г. Российско-Балтийского спасательного общества «Нептун». Уже в 1885 г. «Нептун» спас на Балтике 22 больших парохода, а всего за период с 1887 по 1908 г. этим обществом было спасено имущества на 22,5 млн руб. [4, л. 5; 9, т. II, № 75, с. 2]. На его счету снятие с мели о. Тогланд броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин» (13.11.1899), императорской яхты «Штандарт» (29.08.1907), крупнейшего в русском торговом флоте лайнера-трансатлантика «Россия» (20.11.1910 – 15.07.1911) [13, с. 37; 17]. И все же коммерческий характер подачи помощи данной организацией препятствовал своевременному проведению действий по спасению русских судов. В связи с этим незадолго до начала Первой мировой войны морское ведомство Российской империи попыталось организовать собственные аварийно-спасательные водолазные партии и начало закладку соответствующих этой задаче кораблей [3, с. 28].

Проведенный анализ показал, что в организации водно-спасательного дела в России

принципиально неверным было распределение финансовых и материальных ресурсов: они распылялись по четырем-пяти направлениям через четыре организационные структуры, из которых только для одной названная деятельность была профильной.

Своеобразие культуры отношения населения и институтов к положению негосударственных структур в российском обществе приводило к тому, что статус благотворительного учреждения Общества спасения на водах часто препятствовал дальнейшему эффективному развитию его профильной деятельности. Уставы и инструкции по обеспечению безопасности на судах и плавсредствах при авариях и крушениях, добросовестно составляемые и распространяемые Обществом, не воспринимались русскими судоходными компаниями в качестве обязательных к исполнению.

Новейшие технические достижения (радиосвязь, быстроходные дизельные катера, воздушная разведка и др.) не могли быть своевременно и системно внедрены при существующей в России в начале XX в. схеме ведения водно-спасательного дела. В российских условиях это могло оказаться по силам лишь мощной в финансовом отношении и профильно ориентированной правительственной структуре (проборазу современного МЧС) в содружестве с обществами-сателлитами, и одним из них могло стать Императорское Российское общество спасения на водах.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Виноградов В.Н.** Сокровища Пандоры: история катастроф и спасательных служб России. СПб., 2006.
2. **Воробьев Ю.Л.** Катастрофы и общество. М., 2000.
3. **Всепопданнейший** отчет по морскому министерству за 1914 г. СПб.: Тип. Морского м-ва, 1915.
4. **Выписка** из отчета Правления общества «Нептун» за 1885 г. // РГИА. Ф. 20. Оп. 4. Д. 3655.
5. **Годовой** отчет по Отдельному корпусу пограничной стражи за 1899 г. СПб., 1900.
6. **Годовой** отчет по Отдельному корпусу пограничной стражи за 1901 г. СПб., 1902.
7. **Годовой** отчет по Отдельному корпусу пограничной стражи за 1903 г. СПб.: Тип. Штаба ОКПС, 1904.
8. **Годовой** отчет по Отдельному корпусу пограничной стражи за 1905 г. СПб., 1906.
9. **Государственная дума.** Созыв III. Сессия III. Приложение к стенографическим отчетам. СПб.: Гос. тип., 1910.
10. **Из истории** столичной речной полиции // Вестн. полиции. 1909. № 16. С. 320–322.
11. **Императорское** российское общество спасения на водах. Двадцатипятилетие общества. 3 июня 1896 года. СПб., 1897.
12. **Истомина Э.Г.** Водный транспорт в России в дореформенный период: историко-географическое исследование. М.: Наука, 1991.
13. **Лапшин Р.В.** Русские трансатлантики: пароходы «новой волны» // Наука и техника. 2010. № 2. С. 36–41.
14. **Летопись** крушений и пожаров судов русского флота. 1713–1853 гг. / сост. А. Соколов. СПб.: Тип. Академии наук, 1855.
15. **Мошков Ф.Л.** Морская пограничная охрана России: от Петра I до наших дней: краткий исторический очерк. М.: Граница, 2003.
16. **Мирный** поход на побережья русских морей // Новое Время. 1888. 14 октября.



17. **Николаев В.Н.** Безопасность мореплавания императорских яхт и художник А.П. Боголюбов // Ист.-публ. альм. «Лубянка». URL: <http://www.a-lubyanka.ru/page/article/187> (дата обращения: 8.04.2014).
18. **О спасательных станциях и средствах спасения при кораблекрушениях.** СПб., 1872.
19. **Отчет** Гидрографического департамента морского ведомства // Морской сб., 1858. № 52. С. 38–43.
20. **Попович В.А.** Служба спасения на водах в России – вчера, сегодня, завтра. М., 2002.
21. **Правила** об устройстве столичной речной полиции. СПб., 1868.
22. **Правила** речной полиции в г. Нижнем Новгороде. Н. Новгород: Тип. Н. Ройского, 1888.
23. **Сареев М.И.** Возникновение речной полиции на водах Санкт-Петербурга и в Волжско-Камском бассейне во второй половине XIX века // Молодой ученый. 2011. № 4. Т. 2. С. 56–64.
24. **Сведения** о крушениях судов в морях Российской империи в 1869–1905 гг. Отдельный оттиск из «Записок по гидрографии». 1908. Вып. XXIX // НСБ-РГИА. П. 3. № 2652.
25. **Сведения** о деятельности спасательных пароходов, предоставленные начальниками Рижского и С.-Петербургского таможенных округов в Департамент таможенных сборов Министерства финансов 15 января 1889 г. // РГИА. Ф. 21. Оп. 1. Отд. 1. Ст. 1. Д. 192.
26. **Смета** доходов, расходов и специальных средств по Морскому министерству на 1904 г. СПб., 1904.
27. **Смета** доходов, расходов и специальных средств по департаменту таможенных сборов Министерства финансов на 1904 г. СПб., 1905.
28. **Список** морских спасательных станций. Сост. к 1 января 1882 г. СПб.: Изд-во ГГУ, 1882.
29. **Список** морских спасательных станций. Сост. к 1 января 1898 г. СПб.: Изд-во ГГУ, 1898.
30. **Сведения** о водных и шоссейных сообщениях // Статистический сборник Министерства путей сообщения. СПб.: Тип. М-ва путей сообщения, 1875–1905.
31. **Третий** годовой отчет общества спасения на водах. СПб., 1875.
32. **Чернушевич М.П.** Материалы по истории пограничной стражи. Ч. I. Служба в мирное время. Вып. II. СПб., 1901.
33. **Шидловский Ф.** Исторический очерк развития водолазного дела в русском флоте. СПб., 1896.
34. **Шойгу С.К.** Катастрофы и государство. М.: Энергоатомиздат, 1997.
35. **Шубин И.А.** Волга и волжское судоходство (история, развитие, современное состояние судоходства и судостроения). М.: Транспечать, 1927.
36. **Энциклопедический** словарь Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона. СПб., 1905.

G. Yu. Afanasiev

WATER RESCUERS OF THE RUSSIAN EMPIRE IN THE MID 19th AND EARLY 20th CENTURY: ORIGINS, STRUCTURE, EFFICIENCY

AFANASIEV Grigoriy Yu. — *St. Petersburg State Polytechnical University.*
Politekhnicheskaya ul., 29, St. Petersburg, 195251, Russia
e-mail: greenia2006@rambler.ru

The author analyses prehistory of the rescue services on seas and rivers of the Russian Empire, researches the efficiency of the official, charitable, commercial organizations which took part in rescue operations on waters. Understanding of this process shows the complex appearance of types of rescue operations and their specialized structures. By the way, the disadvantages that organizations in this sphere faced in the early 20th century were a serious barrier for their development.

RUSSIA; RESCUE; SHIPWRECK; NAVIGATION; CHARITY; SAFETY ON WATER.

REFERENCES

1. Vinogradov V.N. *Sokrovishcha Pandory: istoriya katastrof i spasatel'nykh sluzhb Rossii* [Treasures of Pandora: the history of catastrophes and rescue services in Russia]. St. Petersburg, 2006. (In Russ.)
2. Vorobiev Y.L. *Katastrofy i obshchestvo* [Catastrophes and the society]. Moscow, 2000. (In Russ.)
3. *Vsepoddanneyshiy otchet po morskomu ministerstvu za 1914 g.* [The All-loyal Report of the Maritime ministry of the year of 1914]. St. Petersburg, Maritime ministry Publ., 1915. (In Russ.)
4. The extract from the report of the “Neptun” association of the year 1885. RGIA. F. 20. Op. 4. D. 3655. (In Russ.)
5. All-year Report of the Separate Border guards Corps of the year of 1899. St. Petersburg, 1900. (In Russ.)
6. All-year Report of the Separate Border guards Corps of the year of 1901. St. Petersburg, 1902. (In Russ.)
7. All-year Report of the Separate Border guards Corps of the year of 1904. St. Petersburg, 1904. (In Russ.)
8. All-year Report of the Separate Border guards Corps of the year of 1905. St. Petersburg, 1906. (In Russ.)
9. State Duma of Russian Empire. Convocation III. Session III. Appendixes to verbatim reports. St. Petersburg, State Printing, 1910. (In Russ.)
10. [From the history of the St-Petersburg water police]. *Police Herald*, 1909, no. 16, pp. 320–322. (In Russ.)
11. *Imperatorskoye rossiyskoye obshchestvo spasaniya na vodakh. Dvadsatipyatiletiye obshchestva. 3 iyunya 1896 goda.* [Imperial Community for rescue on waters. The 25-th anniversary of the Community. 3 July 1896]. St. Petersburg, 1897. (In Russ.)
12. Istomina E.G. *Vodnyy transport v Rossii v doreformennyy period* [Water transport in Russia in pre-reform period: the geographical and historical research]. Moscow, Nauka Publ., 1991. (In Russ.)
13. Lapshin R.V. [Russian transatlantics: steamboats of the “new wave”]. *Science and Technology*, 2010, no. 2, pp. 36–41. (In Russ.)
14. The chronic of the shipwrecks and fires on ships of Russian fleet. 1713–1853. St. Petersburg, Science Academy Publ., 1855. (In Russ.)
15. Moshkov F.L. *Morskaya pogranichnaya okhrana Rossii: ot Petra I do nashikh dney* [Maritime border guard of Russia: from Peter I to our days]. Moscow, Granitsa Publ., 2003. (In Russ.)
16. [Peaceful demarche on coasts of Russian seas]. *New Times*, 1888, October 14. (In Russ.)
17. Nikolayev V.N. [Protected navigation of imperial yachts and an artist A.P. Bogolubov]. Available at: <http://www.a-lubyanka.ru/page/article/187> (assessed 8.04.2014).
18. *O spasatel'nykh stantsiyakh i sredstvakh spaseniya pri korablekrusheniyakh* [About the sea rescue stations and the ways of salvation in shipwrecks]. St. Petersburg, 1872. (In Russ.)
19. The report of the hydrographic department of the Maritime ministry. *Maritime report*, 1858, no. 52, pp. 38–43. (In Russ.)
20. Popovich V.A. *Sluzhba spaseniya na vodakh v Rossii – vchera, segodnya, zavtra* [Rescue service on waters in Russia: past, present, future]. Moscow, 2002. (In Russ.)
21. The rules of the capital’s water police. St. Petersburg, 1868. (In Russ.)
22. The rules of the water police in Nizhni Novgorod. Nizhni Novgorod, N. Royski Publ., 1888. (In Russ.)
23. Sageyev M.I. [The foundation of the water police in St. Peterburg and on rivers of Volga and Kama at the second part of XIX century]. *Young researcher*, 2011, no. 4, vol. 2, pp. 56–64. (In Russ.)
24. The statistics of the shipwrecks in seas of Russian empire. The extract from the “Notes of hydrography”. 1908. Vol. XXIX. NSB-RGIA. P. Z. No. 2652. (In Russ.)
25. The statistics of the activity of rescue steamboats, given by the heads of the customs districts to the Department of Custom Taxes of Ministry of Finance. January the 15th 1889. RGIA. F. 21. Op. 1. Otd. 1. St. 1. D. 192. (In Russ.)
26. Budget of expenditure and special funds of Maritime ministry in 1904. St. Petersburg, 1904. (In Russ.)
27. Budget of expenditure and special funds of the Department of Custom Taxes of Ministry of Finance in 1904. St. Petersburg, 1905. (In Russ.)
28. The list of the sea rescue stations on the 1-st of January 1882. St. Petersburg, Hydrographic office Publ., 1882. (In Russ.)
29. The list of the sea rescue stations on the 1-st of January 1898. St. Petersburg, Hydrographic office Publ., 1898. (In Russ.)
30. Statistics of water and ground ways. *Statisticheskii sbornik Ministerstva putey soobshcheniya* [Volume of statistics of the Ministry of ways and communications]. St. Petersburg, Ministerstvo putey soobshcheniya Publ., 1875–1905. (In Russ.)
31. The third all-year report of the Community of rescue on waters. St. Petersburg, 1875. (In Russ.)
32. Chernushevich M.P. *Materialy po istorii pogranichnoy strazhi. Ch. I. Sluzhba v mirnoye vremya* [Notes on history of border guards. Pt 1: service at peaceful times]. Vol. II. St. Petersburg, 1901. (In Russ.)
33. Shidlovskiy F. *Istoricheskiy ocherk razvitiya vodolaznogo dela v russkom flote* [A historical review of diving in Russian navy]. St. Petersburg, 1896. (In Russ.)



34. Shoigu S.K. *Katastrofy i gosudarstvo* [Catastrophes and the state]. Moscow, Energoatom Publ., 1997. (In Russ.)

35. Shubin I.A. *Volga i volzhskoye sudokhodstvo (istoriya, razvitiye, sovremennoye sostoyaniye sudokhod-*

stva i sudostroyeniya) [Volga and it's navigation: history, development, actual situation]. Moscow, Transediting Publ., 1927. (In Russ.)

36. Encyclopedia F.A. Brokgauz and I.A. Efron. St. Petersburg, 1905. (In Russ.)

© Санкт-Петербургский государственный
политехнический университет, 2014