

24. Городовое положение, высочайше утвержденное 11 июня 1892 года. СПб., 1892; Местное самоуправление в России. Отечественный исторический опыт: Сб. документов (1861-1917 гг.). М., 1998. С. 59-64.
25. Кизеветтер А. А. Указ. соч. С. 111.
26. ГУТО ГАТО. Ф. И-1. Оп. 1. Д. 68. Л. 77.
27. Там же. Л. 81.
28. Там же. ЛЛ. 89, 91.
29. Там же. ЛЛ. 89, 91.
30. Там же. Оп. 1. Л. 7.
31. ГУТО ГАТО. Ф. И-1. Оп. 1. Д. 68. ЛЛ. 38-61, 119-121; Д. 69. ЛЛ. 14-25; Д. 70. ЛЛ. 64-65; Д. 71. ЛЛ. 21-24; Д. 73. ЛЛ. 194-201, 221; Максимова М. Тюменская городская дума // Сибирский тракт. 1993. 11 августа.
32. ГУТО ГАТО. Ф. И-1. Оп. 1. Д. 68. ЛЛ. 38-47; Д. 69. ЛЛ. 14-25; Д. 70. ЛЛ. 1-5; Д. 71. ЛЛ. 20-24; Д. 73. ЛЛ. 40-52, 194-201.
33. ГУТО ГАТО. Ф. И-1. Оп. 1. Д. 68. Л. 134.
34. Там же. Л. 135-об. 135.
35. Там же. ЛЛ. 162-163.
36. Городовое положение, высочайше утвержденное 11 июня 1892 года. С. 31.
37. Адрес-календарь Тобольской губернии на 1904 год. Тобольск, 1904. С. 8-10.
38. ГУТО ГАТО. Ф. И-2. Оп. 3. Д. 19. ЛЛ. 13-14, 30-31, 16; Оп. 1. Д. 88. ЛЛ. 3, 11.
39. Адрес-календарь Тобольской губернии на 1900 год. Тобольск, 1899. С. 12, 17, 21, 23, 25, 27, 30, 32, 34, 36; Адрес-календарь Тобольской губернии на 1904 год. С. 8-10; ГУТО ГАТО. Ф. И-1. Оп. 1. Л. 5; Д. 73. Л. 229.
40. Рындзюнский П. Г. Городское гражданство в пореформенной России. М., 1958. С. 386.
41. ГУТО ГАТО. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 552. Л. 4об.
42. Путеводитель по государственным архивам Тюменской области. Тюмень, 1962. С. 30-31.

*Андрей Эдуардович ВОЛКОВ —  
старший преподаватель кафедры философии  
Тюменской государственной  
медицинской академии*

УДК 626.7 (09) (571.12)

### **СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ В ТОБОЛЬСКОЙ ГУБЕРНИИ НАЧАЛА XX ВЕКА**

*АННОТАЦИЯ. Статья посвящена деятельности судоходных компаний на территории Тобольской губернии в начале XX в. и процессу монополизации транспортного сообщения на территории Обь-Иртышского бассейна.*

*Article is dedicated to the activity of navigation's companies on the territory of the Tobolsk province in the beginning of XX century and to the process of monopolization of transport communication in Ob-Irtysh's basin.*

В начале XX в. на долю Сибири приходилось около половины эксплуатируемых водных путей Российской империи. При огромных расстояниях и слабом развитии железнодорожного транспорта речное судоходство играло важную роль, как в экономике Сибири, так и в формировании сибирской буржуазии. Концентрация транспортных средств создавала возможность соглашения между владельцами, установления единых повышенных фрахтов и значительного увеличения прибыли.

В 1895 г. владельцы крупных частных пароходств Западной Сибири объединились в «Западно-Сибирское товарищество пароходства и торговли», которое получило в народе название «Товарпар». Его учредителями и участниками были тюменские пароходоладельцы И. И. Игнатов и А. К. Трапезников, тобольский

рыбопромышленник А. М. Плотников, московский купец И. И. Казаков и казанская купчиха В. П. Карпова. Вскоре один из них, А. М. Плотников, посчитал для себя более выгодным продолжать самостоятельные транспортные и торговые операции на Тобольском Севере и в 1898 г. покинул «Товарпар». Вместо него участниками товарищества стали наследники тюменского пароходовладельца и крупного кожевенного фабриканта Ф. С. Колмогорова. Основной капитал «Товарпара» первоначально составлял 3 млн руб. (6 тыс. паёв по 500 руб. каждый), а его имущество включало в 1900 г. 30 пароходов, большой несамоходный флот, пристани, пакгаузы, верфи. Средняя мощность одного парохода составляла 95 л. с., — гораздо больше, чем у других компаний и частных владельцев. Правление товарищества до 1912 г. находилось в Тюмени, а затем — в Санкт-Петербурге [1].

Основной целью заключенного соглашения являлось устройство такой организации пароходного дела, которая была бы в состоянии успешно конкурировать с Сибирской железной дорогой. Товарищество имело в своем распоряжении собственные пристани и конторы во всех главных пунктах Западной Сибири: в Тюмени, Тобольске, Таре, Омске, Павлодаре, Семипалатинске, Бийске, Барнауле, Ирбите, Новониколаевске и Томске. Для складирования товаров были выстроены собственные обширные каменные помещения, со станции Тура к складам проведены собственные подъездные пути.

Возникновение «Товарищества Западно-Сибирского пароходства» позволяет говорить, что уже к началу XX в. в речном судоходстве Западной Сибири был достигнут довольно высокий уровень концентрации капитала. Установление фрахтов для каждой данной навигации обычно «приходило в феврале месяце путем частичного соглашения между крупными тюменскими пароходовладельцами и транспортными конторами» и по традиции приурочивалось ко времени Ирбитской ярмарки. Соглашения касались распределения грузов, установления единых фрахтов и т. д. [2].

К 1912 г. самыми крупными пароходными компаниями в Западной Сибири были «Товарпар», «Торговый дом И. Н. Корнилова и наследники», «Русско-китайское акционерное общество» (судоходное предприятие, образованное в Тюмени русскими купцами из Семипалатинска), «Торговый дом М. Плотников и сыновья» и Богословское общество. Между ними не прекращалась конкурентная борьба, которая выявила перевес «Товарпара», имевшего наиболее мощный флот и пользовавшегося особым доверием банков. За десять лет (1902-1912 гг.) «Товарпар» поглотил ряд более мелких пароходных фирм и существенно расширил сферу своей деятельности. В 1912 г. его капитал достиг 6 млн руб. Фрахты в Обь-Иртышском бассейне были в 5-6 раз выше, чем на Волге, а норма прибыли приближалась к рекордным и в отдельные годы превышала 50 процентов [3].

Главным делом товарищества «Товарпар» была перевозка грузов. Первоначально специальных пассажирских рейсов не осуществлялось, пассажиры перевозились попутно с транспортировкой грузов. Все пароходы без исключения ходили с баржами. Лишь к началу навигации 1912 г. на тюменском Воткинском заводе было построено четыре пассажирских парохода американского типа со всеми усовершенствованиями и удобствами — с современной отделкой и мебелью, двухцветными салонами, отдельными каютами, электрическим освещением и вентиляцией, паровым отоплением во всех помещениях, образцовыми буфетами и кухнями, ваннами, телефонами, библиотеками [4].

Важным шагом в деле монополизации судоходства стали съезды судовладельцев. Проводились они эпизодически (1910 г., 1912 г., 1915 г.), но были важны тем, что являлись трибуной для выражения своих проблем руководителями крупных пароходств и фирм. Для участия в съездах приглашались представители банков, преследовавших свой интерес. Это позволило таким крупным бан-

кам, как «Сибирский торговый» и «Русско-Азиатский», внедрить свои капиталы в судоходные предприятия.

В феврале 1912 г. «Товарищество Западно-Сибирского пароходства и торговли», «Русско-Китайское общество пароходства и торговли» и «Торговый дом И. Н. Корнилова и наследники» объявили о своем желании объединиться в одно пароходство. В результате произошло слияние трех крупных пароходных компаний в одну, под флагом «Товарпара». Появившийся консорциум стал крупнейшим перевозчиком грузов по рекам Западной Сибири. В созданный консорциум вошли Государственный, Русско-Азиатский, Сибирский торговый, Волжско-Камский и Русский для внешней торговли банки (так называемый консорциум банков по делам некоторых западно-сибирских фирм). Формальным основанием для образования консорциума явилось обращение правлений трех указанных пароходных предприятий к банкам с запиской, в которой они, указывая на «тяжелые экономические условия», намечали «слияние наших трех фирм в одну акционерную компанию» [5].

К тому времени «Русско-китайское акционерное общество пароходства и торговли» (Русскит) задолжало государственным учреждениям и частным банкам 1330 тыс. руб. при основном капитале 1 млн руб. [6]. Значительной была задолженность Государственному и частным банкам «Торгового дома И. Н. Корнилова и наследники» и «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли» (соответственно 885 тыс. и 690 тыс. руб.) [7]. В сложившихся условиях банки выступили с планом слияния трех названных пароходств в одно, более крупное, подчиненное «Товарпару» [8].

В этой операции были заинтересованы как банки — поскольку она обеспечивала увеличение прибыли пароходств и скорейшее погашение их долга банкам — так и «Товарпар», который, по существу, поглощал конкурирующие предприятия. Еще одним обстоятельством, которое способствовало скорейшему объединению трех пароходств в синдикат, были убытки, понесенные фирмами за время последних нескольких навигаций. Только «Товарищество Западно-Сибирского пароходства и торговли» в навигацию 1910 г. понесло убытков на 247 тыс. руб. [9]. Убытки пароходств Обь-Иртышского региона образовались вследствие неурожая 1909 и 1911 гг. в Тобольской губернии. Вследствие этого объем хлебных перевозок упал, а в Ялуторовском, Ишимском и Курганских уездах в 1911 г. произошло массовое разорение крестьянских хозяйств. Большинство пароходоладельцев Тобольской губернии одновременно являлись и хлеботорговцами, так что неурожай существенно влиял на прибыль их пароходств.

Все эти обстоятельства и способствовали быстрому и успешному объединению пароходных фирм с банковским капиталом. В одной из телеграмм И. И. Игнатова из Петербурга в Тюмень исчерпывающе объясняются мотивы этого слияния: «Выгоды такие: образование сильной компании, в которой большинство принадлежит «Товарпару». Урегулирование финансовых вопросов. Достижение громадной экономии расходов. При участии в правлении представителя банка можно рассчитывать на финансирование компании для торговых операций, товарных и торговых ссуд. При отсутствии слияния «Русскит» существовать не может и должен перейти в другие руки» [10]. Пайщики трех пароходных предприятий Западной Сибири приняли эти условия.

В докладной записке пароходчиков Обь-Иртышского бассейна правлению Государственного банка (начало марта 1912 г.) указан еще один немаловажный мотив объединения: «Соглашение дает возможность сократить оклады служащих и рабочих, и 10% такого сокращения дадут экономию более 100 000 руб.» [11]. Общее собрание пайщиков «Товарпара» состоялось 31 марта 1912 г. в Тюмени. На нем и было подписано соглашение о слиянии. Для финансирования операции

было решено произвести гарантированный банками дополнительный выпуск акций на 1120 тыс. руб. Практическое объединение было поручено Г. Г. Игнатову, И. И. Корнилову и Н. Ф. Плещееву (руководителю пароходства «Русско-китайское общество») [12].

Новое предприятие было названо «Товарпар». Был решен вопрос о приобретении «Товарпаром» всего имущества конкурирующих пароходств: имущество «Русско-Китайского общества пароходства и торговли» было куплено за 1 млн 400 тыс. рублей, собственность Корниловых — за 954 тыс. рублей [13]. Так при поддержке банков возникло новое мощное пароходное предприятие, в активе которого имелось 59 пароходов (30% по количеству и 48% по мощности всего парового коммерческого флота Обь-Иртышского бассейна). Это позволило пароходовладельцам значительно увеличить собственные прибыли. В рамках «Товарпара» они устанавливали общее расписание движения судов, сроки перевозок, число работающих пароходов, расценки на перевозимые грузы [14]. В состав правления «Товарпар» вошли представители Русско-Азиатского и Русского для внешней торговли банков. Сибирский торговый банк открыл в декабре 1912 г. «Товарпару» кредит на 300 тыс. руб. при 7,5% годовых, увеличив его уже в феврале 1913 г. до полумиллиона рублей [15].

В 1912 г. целая система монополистических соглашений была заключена между «Товарпаром» и другими судоходными предприятиями, сохранившими самостоятельность (пароходствами М. Плотникова, Е. И. Мельниковой, Богословского общества). В феврале 1912 г. управляющий Барнаульским отделением Государственного банка сообщал правлению в Петербург: «В истекшем месяце подписано соглашение четырьмя пароходными предприятиями, в том числе самым крупным в бассейне р. Оби — наследников Е. И. Мельниковой, договор, на основании которого предприятия объединяются на предстоящие кампании 1913, 1914, 1915 гг.» [16]. Одним из важнейших побудительных мотивов для заключения этих соглашений было стремление к установлению единых повышенных фрахтов в связи с увеличением объема перевозок для строящейся Алтайской железной дороги.

К 1914 г. «Товарпар» владел 25 товарно-пассажирскими и 24 буксирными пароходами, а также 120 деревянными и железными баржами, дебаркадерами и паузками [17]. В дальнейшем предприятие успешно развивалось и уже в 1916 г. практически монополизировало рынок перевозок по рекам Обь и Иртыш, проглотив последнего конкурента — пароходство Е. И. Мельниковой (Барнаул). Это пароходство имело 10 пароходов мощностью в 3520 л. с., оснащенных по последнему слову техники и комфорта [18].

На этом «Товарпар» не успокоился: с целью дальнейшего укрепления своих позиций на реках Западной Сибири он установил в 1917 г. единые повышенные расценки фрахтов и объяснял свои действия «более рациональным распределением между владельцами грузов» [19]. Размер фрахтов на перевозку грузов от Черемошников до Тюмени был следующим: железные товары, рис, консервы, свечи — с пуда 65 коп., хлопок, сельскохозяйственные орудия — 75 коп., чай кирпичный — 95 коп. Прибыли «Товарпара» стремительно росли. Товарооборот на 1 октября 1917 г. достиг 14 млн руб., а собственные прибыли «Товарпара» составили 2,5 млн рублей [20].

В 1917 г. «Товарпар» был крупнейшим предприятием в Западной Сибири с основным капиталом в 8 млн руб. Он владел 59 пароходами (в том числе 32 товаропассажирскими и 27 пассажирскими американского типа), несамоходным флотом в количестве 232 единиц (в том числе баржи, паузки, дебаркадеры) [21]. Это приводило к обобществлению транспортных средств, упорядочению фрахтов и расписаний движений судов, расценок на грузо- и пассажиропе-

ревозки. Получаемая прибыль позволяла не опасаться оставшихся самостоятельными предприятий — пароходства М. Плотникова и Богословского горного общества. С началом Первой мировой войны появившиеся правительственные заказы на перевозки заметно возросли и работы хватало всем пароходам.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Рабинович Г. Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал в экономике Сибири конца XIX - начала XX вв. Томск, 1975. С. 196-198.
2. Материалы по экономическому исследованию внутренних водных путей. Отдел 1. Т. 1. Вып. 1. СПб., 1912. С. 35-36.
3. Акционерно-паевые предприятия России. М., 1917. С. 494.
4. Адрес-календарь по городу Тюмени и уезду. Тюмень, 1913. С. 47.
5. ГАРФ. Ф. 1102. Оп. 2. Д. 443. Л. 55.
6. Там же. Л. 9.
7. ГАТО. Ф. 50. Оп. 1. Д. 104. Л. 12.
8. Там же. Д. 98. Л. 8.
9. Рабинович Г. Х. Монополизация речного судоходства в Сибири и на Дальнем Востоке (кон. XIX — 1917 г.). М., 1973. С. 118.
10. ГАРФ. Ф. 1102. Оп. 2. Д. 443. Л. 54.
11. ГАТО. Ф. 50. Оп. 1. Д. 104. Л. 4.
12. ГАРФ. Ф. 1102. Оп. 2. Д. 443. Л. 16-17.
13. Там же. Л. 9, 15.
14. Акционерно-паевые предприятия России. М., 1917. С. 495.
15. Рабинович Г. Х. Монополизация речного судоходства в Сибири... С. 145.
16. РГИА. Ф. 587. Оп. 33. Д. 1365. Л. 79.
17. Рабинович Г. Х. Монополизация речного судоходства в Сибири... С. 196.
18. Сибирская торговая газета. 1917. № 76.
19. Отчет Тобольского отделения общества судоходства за 1917 г. Тобольск, 1917. С. 4.
20. Акционерно-паевые предприятия России. М., 1917. С. 495.
21. Там же. С. 576.

*Вадим Викторович ДОЛГОВ —  
доцент кафедры дореволюционной  
отечественной истории*

*Удмуртского государственного университета  
(г. Ижевск), кандидат исторических наук*

УДК 398.47(47)

### КОЛДУНЫ И ВЕДЬМЫ В ДРЕВНЕЙ РУСИ XII—XIII ВЕКОВ

*АННОТАЦИЯ. В статье рассматриваются представления о колдовстве в контексте религиозных воззрений человека Древней Руси. Автор исследует факты упоминаний о колдунах и ведьмах в источниках и весь комплекс верований, связанных с волхвованием.*

*The article deals with the problem of the idea about witchcraft in the context of religious view in Ancient Rus'. The author research mentions about wizard and witch in sources and all complex of religious beliefs connected with the «volhvoovanie».*

Вера в сверхъестественные способности ведьм и колдунов долго держалась на Руси [1]. Успехи церкви, расширение влияния духовенства, утверждение православной идеологии в общественном сознании и христианских норм в быту мало повлияли на эту сферу религиозных представлений древнерусского человека.