

УДК 9.93

Задорожная Ольга Анатольевна
*кандидат исторических наук, доцент,
доцент кафедры Истории России
Сургутский государственный университет*
Zadorozhnyaya Olga
*Candidate of Historical Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of Russian History Department
Surgut State University*

DOI: 10.25313/2520-2057-2018-11-3953

**СЕМИПАЛАТИНСКОЕ АГЕНТСТВО «ТОВАРИЩЕСТВО
ЗАПАДНО-СИБИРСКОГО ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ»
(1898–1917 ГГ.)**

**THE SEMIPALATINSK AGENCY «ASSOCIATION
OF THE WEST-SIBERIAN STEAMSHIP LINE AND TRADE»
(1898–1917)**

ІСТОРИЧНІ НАУКИ

Аннотация. В статье рассматривается одно из структурных производственных подразделений самого крупного пароходства Обь-Иртышского водного бассейна. Выделен процесс формирования агентства, выбора механизма и форм его деятельности. Проводится анализ появления и развития направлений коммерческой деятельности Семипалатинского агентства, прослеживается динамика изменения количества речных маршрутов через Семипалатинск и подчиненных ему пристаней.

Показан процесс изменения значимости агентства для обслуживаемого региона «Товариществом Западно-сибирского пароходства и торговли», что является отражением эволюционного перехода от семейного типу управления к хозяйственной самостоятельности подразделения.

Выделен состав структуры самого агентства – это постоянные и временные пристани, зимовки и затон с набором основных и дополнительных производственных помещений для осуществления перевозок грузов и пассажиров по рекам Западной Сибири. Предполагается, что получение значительной доли самостоятельности агентством связано с договоренностью крупных пайщиков и кредитно-финансовых учреждений с мелкими пайщиками, выполняющими обязанности служащих разного уровня на местах.

Ключевые слова: речное агентство, Обь-Иртышский водный бассейн, речная пристань.

Summary. The article deals with one of the structural production units of the largest shipping company Ob-Irtysh water basin. The process of Agency formation, selection of the mechanism and forms of its activity is highlighted. The analysis of the emergence and development of commercial activities of the Semipalatinsk Agency, the dynamics of changes in the number of river routes through Semipalatinsk and its subordinate marinas.

The article shows the process of changing the importance of the Agency for the region served by the «Partnership of the West Siberian shipping company and trade», which is a reflection of the evolutionary transition from the family type of management to the economic independence of the unit.

The structure of the Agency itself is a permanent and temporary berths, wintering and backwaters with a set of main and additional production facilities for transportation of goods and passengers on the rivers of Western Siberia. It is assumed that a significant share of the Agency's independence is due to the agreement of large shareholders and credit and financial institutions with small shareholders who perform the duties of employees at different levels in the field.

Key words: river Agency, Ob-Irtysh water basin, river pier.

Постановка проблемы. Современная историческая литература практически не затрагивает проблему структурных подразделений речных компаний Обь-Иртышского водного бассейна в пореформенный период, что отражается на одностороннем подходе к анализу деятельности и предпринимательских компаний окраин государства.

Предпринимательские компании, прежде всего Западной Сибири, представляли собой довольно сложный тип формирующейся капиталистической организации из-за сильного влияния как семейных традиций, так и процесса формирования государственного капитализма на деловой мир.

Источники отражают процесс складывания пароходств за счет капитала старых и новых предпринимательских фамилий, которые стремились установить монопольное право над определенной сферой деятельности. На начальном этапе помощь местных органов власти обеспечивала это преимущество, но с расширением капиталистических отношений стали появляться конкуренты. Необходимо было найти новый способ остаться главным перевозчиком в регионе, но уже за счет развития отдельных речных агентств, укрепив их материальное положение, увеличив штат сотрудников.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблемы развития предпринимательства в Сибири во второй половине XIX — начале XX вв. рассматриваются в работах В. А. Скубневского, А. Г. Киселева, В. А. Старцева, Г. Х. Рабиновича и др. [21; 23; 27; 28]. Данные исследования носят общий характер или освещают проблему предпринимательских компаний в торговой, промышленной деятельности, не останавливаясь на ее структуре, системе управления и т. д.

Формулировка целей статьи. Цель настоящей статьи заключается в определении хозяйственных, материальных, и трудовых ресурсов второго по значимости речного агентства «Товарищества Западно-сибирского пароходства и торговли», стремящегося к экономической самостоятельности в Обь-Иртышском водном бассейне.

Изложение основного материала. Развитие зауральских территорий в пореформенный период тесно связано с созданием единой транспортной системы и включение в нее Обь-Иртышского водного бассейна. С развитием парового транспорта активизировались перевозки между районами Сибири, но в каждом из них появился главный транспортный узел, через который проходило большое количество грузов. Помимо Томской и Бийской линий большое значение приобретает в Западной Сибири — Семипалатинская линия. За эксплуатацию того или иного направления или речного маршрута среди речных компаний шла конкурентная борьба, результатом которой было увеличение прибыли или уход с рынка. Самым крупным игроком с конца XIX в. в Обь-Иртышском водном бассейне стало «Товарищество Западно-сибирского пароходства и торговли» (да-

лее — Товарпар) [31]. Став владельцем основных транспортных средств в регионе, компания стремилось получить главенствующее положение на рынке речных перевозок как грузов, так и пассажиров.

Семипалатинская линия в структуре производства занимала одно из важнейших положений. На речные перевозки по данной линии в обоих направлениях линии приходилось 53,6 % (1899/1900 гг.), 68,77 % (1900/1901 гг.), 77,3 % (1901/1902 гг.) от общего объема перевозок. Это связано с тем, что она (Семипалатинская линия) соединяла Западную Сибирь с территорией Северного Казахстана, Урала и с отдаленными населенными пунктами южной данного региона. Семипалатинск стал одним из значимых транспортных узлов Обь-Иртышского водного бассейна, в котором пароходства открывали свои агентства, представительства для привлечения клиентов.

Семипалатинск в структуре речных маршрутов Товарпара имел только прямые маршруты, т. е. судно начинало движение из города, останавливаясь более продолжительный период в 4–5 крупных населенных пунктах. Второстепенных маршрутов состояли в том, что Семипалатинск был одним из городов для остановки и загрузки или выгрузки товара из проходящих судов. Первоначально Семипалатинск входил в структуру 19 речных маршрутов [20, с. 211–227]. В 1900-е гг. в структуру рынка перевозок были включены срочные рейсы, которые предназначались для пассажиров и небольших количества груза.

Расширение системы маркетинга Товарпара привело к появлению постоянных и временных пристаней по пути следования судов. С навигации 1902 г. Семипалатинск стал узловым центром для 22 маршрутов компании, т. е. они начинались, заканчивались или проходили через город. По данной речной линии располагалось 97 населенных пунктов различного статуса, включенных в эти маршруты [5, л. 2–7; 8, л. 2–13]. В навигацию 1905 г. По данным статистики, по Семипалатинской линии Товарпар перевез пассажиров и груза на 64272 руб. 31 коп.

С 1906 г. в отчетной документации товарищества стали учитываться только отдельные маршруты, что позволяет довольно точно определить место и значение отдельных населенных пунктов в структуре коммерческой деятельности. Так, были организовано движение: Ирбит-Семипалатинск с 15 промежуточными пристанями, Тюмень-Семипалатинск с 40 остановками и т. д. [16, л. 2–16]. Из 40 маршрутов Товарпара было 6 постоянных, в четырех из которых фигурировал Семипалатинск (Тюмень-Томск-Семипалатинск-Барнаул, Тюмень-Томск-Семипалатинск, Тюмень-Семипалатинск, Ирбит-Тюмень-Семипалатинск-Томск). По маршруту Ирбит-Семипалатинск было перевезено товара на 50854 руб. 79 коп., из которых на Семипалатинск приходилось 77,1 % [11, л. 2]. Из Семипалатинска по маршруту Семипалатинск-Тюмень было вывезено груза на 55 % от общего числа [11, л. 9–19]. Помимо этого, из дан-

ного населенного пункта можно было добраться на проходящих судах еще до 17 небольших деревень, поселков [16, л. 16].

Соответственно Семипалатинск получил статус узлового транспортного центра для Товарпара в указанный период, та как отсюда отправились паровые и непаровые суда в Барнаул, Бийск, Ирбит, Обдорск, Омск, Тобольск, Томск и т.д.

Объединение активов трех крупнейших речных перевозчиков Товарпара, Торгового Дома Корниловых и Русско-китайского акционерного общества способствовало увеличению объемов грузовых перевозок, а также участию в регулировании рынка перевозок в Обь-Иртышском водном бассейне вместе с торговым Домом Плотниковых и Пароходством Е. Г. Мельниковой [26].

Наличие узловых пунктов способствовало организации обслуживания, контроля за речными маршрутами на местах, как правило, в самостоятельном подразделении Товарпара. Уже в первую навигацию было открыто Семипалатинское агентство для обеспечения бесперебойного движения по одноименной речной линии. Хотя общее количество этих подразделений менялось со временем, но Семипалатинское продолжало свою деятельность. Такая стабильность объяснялась прежде всего значимостью включения среднеазиатского рынка в транспортную систему как делового мира Сибири, так и отдельных ее регионов.

Семипалатинское агентство занималось решением текущих дел, организацией и осуществлением коммерческие операции на южном участке Обь-Ир-

тышского бассейна. До 1905 года его деятельность распространялась в пределах городских границ. Ближайшие зимовья, временные пристани в населенные пункты подчинялись другим структурным подразделениям, осуществляя те же функции, что и агентство в пределах территории размещения. При этом ни одно подразделение Товарпара, в том числе агентство не обладало полной хозяйственной или организационной самостоятельностью. Проблеме переподчинения различных подразделений по речным маршрутам агентствам обсуждалась на общих собраниях. Так, в 1902 году часть зимовки вместе с постройками, пристанями возле городов передавалась ближайшим агентствам. Семипалатинское агентство должно было вначале просчитать рентабельность ближайших подразделений Товарпара, закрыв не приносящие доход. В Семипалатинское агентство были включены Стеклянско-Глуховский затон (зимовка), Стеклянская зимовка и Глуховском затон. Кроме того, агентство остановки с временным оборудованием пристаней, например, в селах: Пяторыжском и Осьморыжском, Белогорье, Чаганском, Башмачном, Бобровском, Железинском, Семиарском, Урлютинском, Черноярском, Черноречном, Качирском, Чарлаковском, Усть-Ишмском, Лебяжьем, Пановом, Черном, Салинских и Карагайских юртах и т.д. [16, л. 10–14]. Но после 1910 г. речные агентства получили полную самостоятельность при осуществлении деятельности.

Функции любого агентства, в том числе Семипалатинского, имели четыре направления: содержания

Таблица 1

Список основных маршрутов движения речного транспорта Товарпара в 1902 году, 1906 году, 1915 году [24; 25, с. 11–15; 29, с. 29–34; 30, с. 10–15].

Маршруты	1902 год	1906 год	1915 год
Семипалатинск-Омск-Тюмень-Томск	-	-	+
Семипалатинск-Тюмень-Томск-Бийск	-	-	+
Барнаул-Семипалатинск	-	-	+
Бийск-Тюмень-Семипалатинск-Омск-Томск	-	+	-
Ирбит-Тюмень-Семипалатинск	+	+	+
Ирбит-Тюмень-Семипалатинск-Томск	+	+	+
Тобольск-Томск-Тюмень-Семипалатинск	-	-	+
Тюмень-Бийск-Семипалатинск	-	-	+
Тюмень-Омск-Семипалатинск	-	-	+
Тюмень-Семипалатинск	+	+	+
Тюмень-Семипалатинск-Барнаул	-	-	+
Тюмень-Семипалатинск-Бийск	+	-	+
Тюмень-Семипалатинск-Бийск-Обдорск	+	-	-
Тюмень-Томск-Барнаул-Семипалатинск	-	-	+
Тюмень-Томск-Бийск-Семипалатинск	-	+	-
Тюмень-Томск-Семипалатинск-Барнаул	+	+	+
Тюмень-Томск-Семипалатинск	+	+	+
Итого	7	7	14

Таблиця 2

Расходы Семипалатинского агентства на нагрузку, выгрузку и укладку товара (1898–1905 гг.)
[3; 4; 17, л. 1–1об.]

Критерии	Год					
	1899/1900	1900/1901	1901/1902	1903/1904	1904/1905	1905/1906
Семипалатинское агентство (рубль-копеек)	16426-82	8316-18	11020-40	13553-00	12664-64	11029-66
процентов от общих расходов Товарпара	13,6	11,1	15,2	12,6	9,6	9,8
итого (рубль-копеек)	120680-40	74795-34	72725-72	107958-83	132450-39	112560-83

хозяйственных, производственных помещений; осуществление профессиональной деятельности, формирование трудового коллектива; проведение финансовых операций. Все функциональные группы взаимосвязаны друг с другом: выполнение производственных функций невозможно без наличия пристаней, хозяйственных и производственных помещений для размещения товара, помещений для временного пребывания пассажиров; осуществление перевозок невозможно без наличия кассы и обслуживающего персонала данного подразделения и т. д.

Основная деятельность Семипалатинского агентства заключалась в организации и осуществлении погрузки, выгрузки и укладку перевозимого товара по речным маршрутам, а также обеспечение условий для перевозки пассажиров.

Так, в период с 1899 по 1906 гг. Семипалатинское агентство по затратам на профессиональную деятельность занимало 2–3, а в навигацию 1904/1905 гг. — 4 место. На заседаниях Правления Товарпар неоднократно отмечалось перспективность прежде всего этого агентства, которое имело возможность наращивания объемов перевозок в южной части региона. В целом с 1899 по 1906 гг. наблюдалось колебания затрат, что связано с общей рыночной конъюнктурой, Русско-японской войной и кризисными явлениями на мировом рынке. Такая же картина наблюдалась в последующие годы, когда затраты на обслуживание грузов составляли 7–11 % от общих данных по Товарпару.

В целом Семипалатинское агентство состояла из следующих подразделений — Нижняя пристань № 1, Верхняя пристань № 2, пристань арендованная у Ременникова, городская пристань арендованная у Колмаковых, Стеклянско-Глуховский зимовка, Стеклянская зимовка, Глуховский затон и 19 временных пристаней по маршрутам судов [8, л. 2–13; 17, л. 1–1об.]. Самым важным подразделением была пристань, т. е. специально-оборудованная часть прибрежной территории с комплексом хозяйственных, производственных помещений для осуществления коммерческой деятельности. Агентство должно было не только организовать, но и рентабельно использовать все производственное пространство. Вся земля под постройками была арендована на раз-

ные сроки: у Ременникова — до 1 апреля 1909 г., у «Бр. Колмаковых» — до 1 августа 1930 г., под Стеклянско-Глуховскую зимовку — до 22 мая 1916 г., под Стеклянскую зимовку — до 19 августа 1913 г., под Глуховский затон — до октября 1918 г. у местного казачьего общества [12, л. 20–23; 19, л. 27].

Как правило, арендный договор предусматривал выплату аренды, а также после передачи арендодателю всех построек, сооружений после окончания срока. Ежегодная арендная плата за землю под постоянными пристанями и затоном составляла 136 руб. 67 коп. [9, л. 18–21]. При этом размер аренды зависел от статуса населенного пункта, общей площади участка. Самой большое количество земли было арендовано для обустройства Верхней пристани № 2–12 тысяч саженей с условием передачи всех построек владельцу земли.

Так как арендные сроки были продолжительными или была возможность продлить их в дальнейшем Товарпар возводил помещения различного назначения. При этом все постройки на пристанях, зимовка, затомах и временных пристанях надо было ремонтировать, перестраивать, содержать, охранять и т. д. Но все оправдывалось тем, что сооружения входили в категорию недвижимого имущества и имели свою стоимость. Постройки только на территории четырех пристаней оценивались в 47219 руб. 47 коп. (1902 г.): на Нижней пристани № 1 — в 19874 руб. 91 коп., на Верхней пристани № 2 — в 13387 руб. 32 коп., на пристани Ременникова — 5658 руб. 88 коп., на бывшей пристани Бр. Колмаковых — 8298 руб. 36 коп. [9, л. 34–40; 18, л. 2]. Помимо этого, стоимость построек Стеклянско-Глуховского затома составляла 4397 руб. 61 коп., Стеклянкой зимовке — 3578 руб. 28 коп., Глуховском затоном 152 руб. 33 коп. [12, л. 20–23]. На помещения Семипалатинского агентства приходилось 16 % стоимости всех зданий Товарпара [9, л. 54]. Кроме того, стоимость помещений Семипалатинского агентства превышала стоимость многих подобных подразделений компании, например, соседнего Павлодарского (4893 руб. 03 коп.) в 11,3 раза.

Семипалатинское агентство имело 86 самостоятельных построек и 348 заплотами [14, л. 25–31]. Все имущество Семипалатинского агентства без судов, стоящих на ремонте составляло 38107 руб. 59 коп.

Таблица 3

**Количество производственных помещений Семипалатинского агентства Товарпара
в навигацию 1905 года [14, л. 25–31]**

Категории	Пристани, зимовки, затон						всего
	Верхняя	Нижняя	Ременни- кова	бывшая Бр. Колма- ковых	Стеглян- ско-Глухов- ский затон (зимовка)	Стеглянская зимовка	
дом двухэтажный дере- вянный на каменном фундаменте		2	1	1			4
дом двухэтажный дере- вянный	2				1		3
одноэтажный деревян- ный дом	1			1	2		4
флигель		2					2
изба			1	1			2
пассажирский дом	1	1				1	3
барак		2		1			3
казарма					2	2	4
пакгауз с открывками	3	1	2	3			9
лабаз	1	5					6
амбар деревянный	4	2	1	1			8
подтоварник		1					1
сарай			1				1
погреб		3	1	1			5
караульная изба	2			1		1	4
пожарная изба с башней		1					1
слесарня					1	2	3
малярная изба					1		1
кузнеца					1	1	2
баня	1	1		1	1		4
кухня			1	1			2
конюшня и каретник		1		1			2
коровник		1					1
навес тесовый (поднавес)		1	1	2			4
дамба под нефтяной бак	1						1
ворота	1						1
набережная деревянная		1				1	2
тротуар деревянный		1					1
деревянная платформа		1					1
весы		1					1
заплоты со звеньями	211	70	67				348
стоимость (рубли)	9138–66	14748–95	4125–32	3580–39	3056–93	3457–34	434

Все помещения агентства предназначались для различных целей. Для размещения и хранения использовались складские помещения на пристанях, зимовках и затонах, к которым относятся деревянные пакгаузы, лабазы и амбары, материальня и сарай. Государство четко регулировало эксплуатацию каждой группы помещений. Пакгауз представлял

собой закрытое помещение для складирования товара кратковременного хранения и осуществления следующих операций с грузом:

- Разгрузка и погрузка груза с судна и на судно;
- Доставка груза со склада на железнодорожную станцию;
- Приемка товара;

- Размещение товара на хранение;
- Сортировка товара, как по группам, так и по месту назначения;
- Упаковка товара по заказу клиента;
- Страхование груза;
- Выдача временной ссуда на период перевозки товара [22, с. 134–140].

В Семипалатинском агентстве было шесть амбаров, представляющих собой холодные складские помещения для хранения зернового материала, муки или продуктов питания долгого хранения. Как правило, большинство амбаров были двухэтажные деревянные здания с каменным полом, а один — с цокольным помещением.

Если пакгаузы, амбары строились на возвышенности или вдалеке от берега, то шесть лабазов размещалась непосредственно вблизи причалов для хранения мелкого однотипного товара. Для избежание затопления в период разлива рек они были поставлены на сваях. В нескольких подразделениях устраивались кладовые для хранения продуктов питания, которые представляли собой неотапливаемое помещение. В неотапливаемых сараях хранили мелочный товар. К этой же категории хозяйственных помещений относилась подтоварная — сооружение из досок для временного складирования товара. Также на нескольких пристанях были устроены: поднавесы и платформа с навесом. Специальную группу хозяйственных построек составляли сушильня и четыре погреба.

Для бесперебойной работы требовалось содержать все эти помещения в хорошем состоянии, поэтому руководство агентства занималось ремонтом внутренних помещений и подъездных путей к ним. Также в вокруг зданий благоустраивались территория, что облегчало доставку и разгрузку товара и привлекало клиентов и пассажиров. Для удобства клиентов, заказчиков и служащих на пристанях Семипалатинске были сооружены деревянные тротуары и набережная. Все это позволяло проводить одновременное обслуживание несколько судов и ускорить процесс передвижения. Для привлечения клиентов создавались различные подразделения компании при агентстве: место для стоянки судов (Семипалатинск).

Особую категорию клиентов составляли различные категории пассажиров: ожидающих своего рейса, транзитные, остановочные, опоздавшие и т.д. Пассажиры появлялись на пристани и соответственно в помещениях агентства, по крайней мере, дважды, поэтому для них было выделено 2 деревянных дома и 2 барака, построены бани и кухни [14, л. 25–31].

Отметим, что большая часть помещений эксплуатировалась не только в период навигации, но для нужд местных жителей в межсезонье, например, для складирования товара на будущий год. Поэтому в навигацию была установлена отдельная плата за суточное хранение груза, в межсезонье бралась арендная плата за более продолжительный период.

С момента подчинения зимовок, временных пристаней со всеми постройками и коммуникациями ближайшим крупным агентствам отношение к размещению судов на укрепленных и оборудованных зимовках стало более рациональным. Например, члены судовой команды привлекались к ремонтным работам в зимний период. Размещение зимних стоянок судов вблизи Семипалатинска или по Семипалатинской линии значительно сокращало сроки для выхода судна по маршруту в период навигации, заказчики заранее могли разместить грузы.

Немаловажное значение для компании имела безопасность пассажиров, заказчиков, сохранность грузов на пристанях, собственного имущества, поэтому на городских пристанях было построено 2 караульных избы для размещений караульных и стражников. В соответствии с законодательством вблизи речных пристаней располагался и полицейский пост, который содержали компаний, имеющих здесь пристань. Для соблюдения санитарных норм и оказания первой медицинской помощи при агентствах на постоянной или временной основе работал медицинский пункт с доктором или фельдшером.

Все эти факторы способствовали как привлечению клиентов, так и повышению доходности данного подразделения, зависящая от объемов перевозимого груза и пассажиров, от количества рейсов по маршрутам движения, от наличия конкуренции на данном направлении и устройства рентабельного агентства. В целом на содержание Семипалатинского агентства в начале XX в. тратилось 29452 руб. 92 коп, что в рейтинге расходов агентств Товарпара обеспечивало 2 место после Тюмени. Это обеспечивало вхождение Семипалатинского агентства в группу лидирующих агентств Товарпара — Тюмени, Омска и Томска.

Стабильность работы Семипалатинского агентства во многом обеспечивалась слаженной работой коллектива, который отличался стабильностью. Состав трудового коллектива агентств зависел от доходности подразделения и выполняемых задач, например, до 1910 г. в Семипалатинском агентстве работал 71 человек, в последующий период численность достигала и 100 человек, в то время как в Павлодаре было около 60 человек. Отметим, что в вышеуказанную цифру входило — руководство, служащие, рабочие и обслуживающий персонал. О квалификации коллектива можно судить и по размерам зарплаты в период с 1899 по 1906 гг.: Семипалатинское агентство занимало 2 место среди 15 агентств.

Значимость агентств можно подчеркнуть составом трудового коллектива во главе с агентом. Руководство агентством осуществлял агент В. М. Рычков, назначенный Правлением Товара [1, с. 94]. Он был довольно известной личностью в деловом мире, его родственник Я. В. Рычков работал в Семипалатинском отделении Сибирского Торгового банка [1, с. 83]. Следующая категорию составляли служащие,

численность которых увеличивалась со временем. Первоначально в агентстве было трое конторщиков — Гнусин (Столбов), Матронин, Желваков, с 1904 г. на в этой должности остался один Шахмаев, а Гнусин, Майков стали помощниками конторщика. Желваков несколько лет занимал должность конторщика в Семипалатинске, при этом официально представлял в Семипалатинске главную контору, а затем вернулся в Тюмень с окладом 925 руб. [6, л. 1 об. — 4; 18, л. 2]. Одной из главных фигур в структуре коллектива был пакгаузный, который занимался организацией погрузки, разгрузки судов, отвечал за эксплуатацию хозяйственных помещений и их оборудование. А. Ф. Коржавин трудился в компании с момента ее создания: сначала приказчиком в Омске, а затем пакгаузным в Семипалатинске. При необходимости Андрей Филиппович выполнял обязанности агента на время отсутствия В. М. Рычкова [1, с. 109]. Периодически в агентство назначался материальный, который осуществлял ревизию имущества и помогал пакгаузному [6, л. 3 об.; 7, л. 4; 10, л. 3 об. — 4; 13, л. 3 об. — 4; 15, л. 3 об. — 4; 18, л. 4]. Также в агентстве было от 4 до 8 приказчиков, как правило, на эту должность приглашались местные жители, что решало проблему проживания и знания местных традиций. Наличие большого числа документации потребовало содержать при конторе переписчиков от 1 до 4 человек из людей, знающих грамоту. Также при агентстве был нарочный, который доставлял документацию между пристанями, складскими помещениями, исполнительными учреждениями и зимовками. Помещения агентства, как указано выше, охранялись для этого помимо полицейского поста наемными караульщиками и стражниками. Для выполнения сезонных работ нанимались водолив, матросы для конторки, кучер и т. д.

В коллектив входили рабочие агентства, численность которых со временем уменьшалась. Последнее обстоятельство связано с тем, что часть обязанностей по загрузке, разгрузке судов и разным ремонтным работам стали выполнять члены судовых команд, объединенные в артели или, присылались рабочие с других менее успешных в навигацию агентств.

Хотя в начале деятельности Товарпара приглашалась наемная артель грузчиков и марочников, но даже тогда артельный приказчик назначался агентством. В последующем компания отказалась от сложившейся практике, сделав упор на судовые команды.

Первоначально при правлении Товарпара в Тюмени предполагалось создать отдел по решению всех юридических вопросов, но с 1900 г. появилось два агента по особым поручениям, один из которых М. Ф. Юрганов был прикреплен к Семипалатинскому агентству с окладом 1 тысяча рублей. Здесь же в городе разместились контора одного из ревизоров компании — М. Е. Рогозина, который напрямую подчинялся правлению [7, л. 4]. В обязанности агентов по особым поручениям входили: проверка груза, контроль за выполнением подрядов, договорных перевозок, заключение договоров и отслеживание изменений рыночной конъюнктуры в данном регионе, предоставление отчета ревизионной комиссии.

Выводы из данного исследования и перспективы дальнейших исследований в данном направлении. Семипалатинское агентство в структуре подразделений Товарпара в период с 1898 по 1917 гг. вошло в тройку лидеров по размерам полученной прибыли. Это связано с приобретением статуса областного города, а также центра ближайшей округи и начала пути проникновения сибирского капитала в Среднюю Азию. Немаловажное значение имело мнение правления компании о необходимости закрепления в данном регионе путем увеличения и усложнения системы речных маршрутов с эксплуатацией более мощных паровых судов [2]. Получив значительную долю хозяйственной самостоятельности агентство стремилось увеличить количество производственных помещений путем в основном долгосрочной аренды земельных участков. Немаловажное значение имело вовлечение местной буржуазии в деятельность подразделения в качестве служащих, в состав пайщиков путем продажи паевых бумаг, в слой заказчиков за счет удобных тарифов и т. д. Анализ ведущих подразделений крупных предпринимательских компаний позволят более объективно представлять процесс развития капиталистических отношений.

Литература

1. Адрес-календарь Семипалатинской области на 1912 год. — Семипалатинск: Семипалатинская областная типография, 1912. — 142 с.
2. Большаков В. Н. Очерки истории речного транспорта Сибири, XIX век. — Новосибирск, 1991. — 216 с.
3. Государственный архив Новосибирской области (далее ГАНО). Ф.145. Оп.1.Д.1.
4. ГАНО. Ф.145. Оп.1.Д. 2.
5. ГАНО. Ф.145. Оп.1.Д. 3.
6. ГАНО Ф.145. Оп.1.Д.9.
7. ГАНО Ф.145. Оп.1.Д. 14.
8. ГАНО Ф.145. Оп.1.Д.16.
9. ГАНО Ф.145. Оп.1.Д.28.
10. ГАНО. Ф.145. Оп.1.Д. 29.

11. ГАНО Ф.145. Оп.1.Д. 32.
12. ГАНО Ф.145. Оп.1.Д.37.
13. ГАНО. Ф.145. Оп.1.Д. 38.
14. ГАНО Ф.145. Оп.1.Д.42.
15. ГАНО. Ф.145. Оп.1.Д. 43.
16. ГАНО Ф.145. Оп.1.Д.44.
17. ГАНО Ф.145. Оп.1.Д.45.
18. ГАНО Ф.145. Оп.1.Д.48.
19. ГАНО Ф.145. Оп.1.Д.51.
20. Задорожная О. А. Речные компании Западной Сибири (1860–1917 гг.). — Сургут, 2012. — 254 с.
21. Киселев А. Г. Фирма на рынках Западной Сибири в конце XIX — начале XX вв. — Ханты-Мансийск: Издательство ЮГУ, 2008. — 254 с.
22. Положения о товарных складах / ПСЗ РИ СПб., 1890. — Т. 8 — С. 134–140.
23. Рабинович Г. Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал в экономике Сибири конца XIX-начала XX вв. — Томск: Издательство ТГУ, 1975. — 328 с.
24. Речной флот (паровой и непаровой) Азиатской России. — СПб., 1906. — 86 с.
25. Речной флот (паровой и непаровой) Азиатской России. — СПб.: Типография Министерства Путей Сообщения, 1902. — 85 с.
26. Российский Государственный Исторический Архив. Ф.23. Оп.14. Д. 227.
27. Скубневский В. А., Старцев А. В., Гончаров Ю. М. Купечество Алтая второй половины XIX — начала XX вв. — Барнаул: Изд-во Алтайского госуниверситета, 2001. — 240 с.
28. Старцев А. В. История российского предпринимательства: проблемы теории и методологии / Предприниматели и предпринимательство в Сибири. Сб. научных статей. — Барнаул: Изд-во Алтайского госуниверситета, 2001. — Вып. 3. — С. 5–21.
29. Список паровых и непаровых судов, плавающих по рекам, состоящим в ведении Томского округа Путей сообщения. — Томск: Товарищество «А. Усачев и Г. Ливен», 1915. — 105 с.
30. Статистический сборник Министерство путей сообщения. Внутреннее судоходство на 1906 г. — СПб., 1909. — 98 с.
31. Устав «Товарищества Западно-сибирского пароходства и торговли». — СПб., 1899. — 47 с.

References

1. The address calendar of the Semipalatinsk region for 1912. — Semipalatinsk: Semipalatinsk regional printing house, 1912–142 p.
2. Bolshakov V. N. Essays on the history of river transport in Siberia, XIX century. — Novosibirsk, 1991. — 216 p.
3. Gosudarstvennyy arkhiv Novosibirskoy oblasti (dalee GANO). F.145. Op.1. D.1.
4. GANO. F. 145. Op.1.D. 2.
5. GANO. F. 145. Op.1.D. 3.
6. GANO F. 145. Op.1.D. 9.
7. GANO F. 145. Op.1.D. 14.
8. GANO F. 145. Op.1.D. 16.
9. GANO F. 145. Op.1.D. 28.
10. GANO. F. 145. Op.1.D. 29.
11. GANO F. 145. Op.1.D. 32.
12. GANO F. 145. Op.1.D. 37.
13. GANO. F. 145. Op.1.D. 38.
14. GANO F. 145. Op.1.D. 42.
15. GANO. F. 145. Op.1.D. 43.
16. GANO F. 145. Op.1.D. 44.
17. GANO F. 145. Op.1.D. 45.
18. GANO F. 145. Op.1.D. 48.
19. GANO F. 145. Op.1.D. 51.
20. Zadorozhnaya O. A. the River Company in West Siberia (1860–1917 gg.). — Surgut, 2012. — 254 p.
21. Kiselev A. G. Firm in the markets of Western Siberia in the late XIX — early XX centuries — Khanty-Mansiysk: publishing house of the SOUTH, 2008. — 254 p.
22. Position on commodity warehouses. / / PSZ RI SPb., 1890. — Vol. 8. — pp. 134–140.
23. Rabinovich G. H. Large bourgeoisie and monopolistic capital in the economy of Siberia of the late XIX-early XX centuries-Tomsk: Publishing house of TSU, 1975. — 328 p.
24. River fleet (steam and non-steam) of Asian Russia. — SPb., 1906. — 86 p.

25. River fleet (steam and non-steam) of Asian Russia. — SPb.: Printing House of the Ministry of Railways, 1902. — 85 p.
26. Rossiyskiy Gosudarstvennyy Istoricheskiy Arkhiv SPb. (dalee — RGIA) F.23. Op.14. D. 227.
27. Skubnevsky V. A., Startsev A. V., Goncharov Yu. M. the Merchants of the Altai in the second half of XIX — early XX centuries. — Barnaul: Publishing house of Altai state University, 2001. — 240 p.
28. Startsev A. V. History of Russian entrepreneurship: problems of theory and methodology// Entrepreneurs and entrepreneurship in Siberia. Ser. scientific articles. — Barnaul: publishing House of Altai state University, 2001. — Issue.3. — pp. 5–21.
29. List and separovich steam vessels navigating along rivers, including in the conduct of Tomsk district of communication lines. — Tomsk: Partnership «A. Usachev and G. Iiven», 1915. — 105 p.
30. Statistical compendium of the Ministry of Railways. Inland navigation in 1906 — SPb., 1909. — 98 p.
31. The Charter of the «Association of the West-Siberian steamship line and trade». — SPb., 1899. — 47 p.