

DOI 10.17150/978-5-7253-3017-5.35

УДК 9.93

ББК 63.3

О.А. ЗАДОРЖНЯЯ

**СОСТАВ И НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕЧНОГО
АГЕНТСТВА «ТОВАРИЩЕСТВА ЗАПАДНО-СИБИРСКОГО
ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ» В ТОМСКЕ (1898–1917 ГГ.)**

Анализируется процесс становления одного из ведущих производственных подразделений речной компании Обь-Иртышского водного бассейна в конце XIX – начале XX вв. Проблема менеджмента в период распростра-

нения капиталистических отношений за Уралом связана как с географическим фактором, так и с традиционными отношениями в деловом мире Сибири, сменой парадигмы для нового собственника. Спецификой работы речного агентства становился как фактор производственный, так и человеческий, так как агент выполнял функцию посредника между всеми участниками рынка.

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

O. A. ZADOROZHNYAYA

COMPOSITION AND ACTIVITIES OF THE RIVER AGENCY «PARTNERSHIP OF THE WEST SIBERIAN SHIPPING COMPANY AND TRADE» IN TOMSK (1898–1917)

The article analyzes the process of formation of one of the leading production divisions of the Ob-Irtysh river company in the late XIX – early XX centuries. The problem of management in the period of the spread of capitalist relations beyond the Urals is related to both the geographical factor and traditional relations in the business world of Siberia, a paradigm shift for the new owner. The specifics of the river Agency's work became both the production factor and the human factor, since the agent served as an intermediary between all market participants.

Keywords: river company, river Agency, Marina, water pool, Ob-Irtysh water pool, agent, cargo transportation.

Появление в Обь–Иртышском водном бассейне крупного перевозчика «Товарищества Западно–Сибирского пароходства и торговли» (далее — Товарпар) было связано с инициативой судовладельцев Томской губернии по объединению капитала [8, с. 4–6]. Но различный подход к ведению предпринимательской деятельности, влияние финансово-кредитных учреждений поставили вопрос о расширении полномочий и функций местных подразделений. 15 речных агентств было открыто в городах по Семипалатинской, Томской и Бийской речным линиям, что не нарушало устоявшийся ранее порядок. Изменение политики Товарпара поставило перед агентствами задачи по увеличению объемов перевозок, расширению ассортимента оказываемых услуг, по выбору тактики в конкурентной борьбе и т.д. Поэтому подразделения на местах становились аккумуляторами человеческого капитала и материально-технической базы. После переезда главной конторы товарищества в Петербург наметилось несколько тенденций в развитии оставшихся структурных подразделений в Сибири:

- агентства ставились более самостоятельными как в обслуживании, так и в своей предпринимательской политике;

- объем полномочий расширялся на, что оказывали влияние авторитет руководства и профессионализм коллектива;
- складывался комплекс недвижимого имущества Товарпара;
- для каждого действующего агентства определялась конкретная роль в стратегии и тактики Правлением и т.д.

Соответственно, из-за своего географического положения Томск выступал не только крупным населенным пунктом в Обь-Иртышском вводном бассейне, но и основным распорядителем Томской речной линии для всех подразделений компании в данном регионе. Основное отличие между агентствами Семипалатинской и Томской линиями, в том, что: первая из них всегда приносила большую часть дохода, вторая — перспективное направление. После 1905 г. на городские подразделения Товарпара была переложена работа по разработке и эксплуатации рентабельных речных маршрутов. Изменение численности населения Томска с 52 210 человек (1898 г.) до 101 129 чел. (1917 г.) способствовало увеличению объемов грузопассажирских перевозок и решало проблему найма рабочих и служащих.

Отметим, что агентство в Томске ранее входило в состав компании одного из учредителей товарищества, соответственно основа и деловые связи уже была в данном регионе. Поэтому первым важным шагом для агентства Товарпара была закрепление в городе на постоянной основе и определение категорий необходимых хозяйственно-производственных объектов. В состав подразделения вошли соединенные две пристани, третью пристань оставалась самостоятельной, пристань для складирования сахара и две зимовки по Томской линии (см. табл. № 1). Но расширение производственных площадей привело к фактическому слиянию пристани для складирования сахара (складские помещения) и Черемошевской пристани в одно подразделение. Отметим, что станция Черемошки Сибирской железной дороги была соединена с пристанью на реке Томь железнодорожной ветки [3, л. 12 об. — 14 об.]. Решением Правления ближайшие к городам зимовки судов были переданы в подчинение местным агентствам, но зимовка № 3 располагалась в городской черте и впоследствии была преобразована в отдельную пристань. Отметим, что Правление Товарпара приняло такое решение по ходатайству Томского агентства и это позволило увеличить грузооборот водного бассейна.

Практически вся территория для размещения агентства в Томске была арендована у Городской Думы и местного лесничества.

Таблица 1

**Характеристика подразделений Томского агентства Товарпара
в конце XIX — начале XX вв.**

Категория	Расположение	Площадь (кв. саж.)	Аренда в год	Стоимость помещений (рубль-коп.)	Арендодатель
Пристань № 1 и № 2	город	2 310	1 532	1 3967– 30	Томское городское общество
Пристань № 3 (зимовка № 3)	город	–	1 200	4 719–75	Томское городское общество
Пристань для склада сахара/ Черемошевская пристань	город	–	960/ 1 247	11 487– 45	Томское городское общество
Зимовка при Иштанском затоне	за городом	–	25	991–01	–
Зимовка при Сенной Курье	за городом	4 930	9	2 821–50	Нелюбинского лесничества

По данным источников, общая годовая арендная плата доходила до 4 973 руб., а по отдельным участкам колебалась от 9 до 1 532 руб. Такой разброс оплаты связан с расположением участков, их обустроенностью и наличием других претендентов на аренду: самая большая оплата взималась за береговую линию под пристанями № 1 и № 2, самая маленькая — за зимовку (см.: табл. 1 [1, л. 14–16; 3, л. 12 об.–16]). В целом механизм формирования арендных выплат будет отражать укрепляющееся финансовое положение и повышении роли Товарпара в деловом мире. Так, после 1908 г. оплата за аренду участка для пристани № 1 будет рассчитываться ежегодно: в среднем по одному рублю за квадратную сажень. Оплата за Черемошевскую пристань будет осуществляться взаимозачетом по договору о речных перевозках и размещении арестантов в помещениях и специальном арестантском дворе с навесом для теплого времени года [7, с. 8]. Для получения дополнительной прибыли Томское агентство в период неудачной навигации неиспользованные земельные участки сдавало в субаренду на короткий срок. Также арендный договор предусматривал различные дополнительные условия, например, строительство помещений, благоустройство территории пристаней, организацию временных стоянок судов и т.д. Как правило, отдельным пунктом предусматривалась безвозмездная передача построек арендодателю по

окончанию или расторжению договора. Такая политика позволяла превращать арендованные территории в привлекательное и удобное место как для пассажиров, так и заказчиков. В распоряжении Томского агентства находилось 59 объектов недвижимости разного назначения, но связанные с обслуживанием судов перевозящих пассажиров, грузы и участвующих в выполнении различных заказов (см.: табл. 2 [1, л. 14–15; 3, л. 12 об.–16]).

Таблица 2

**Состав недвижимого имущества Томского агентства Товарпара
в конце XIX — начале XX вв.**

Категории имущества	Пристани			Зимовки		Всего
	№ 1 и № 2	№ 3	у сахарного склада/ Черемошевская пристань	Иштонский затон	Сенная курья	
Двухэтажный деревянный дом с каменным фундаментом, железной крышей	1	1				2
Двухэтажный деревянный дом с железной крышей	3		-/1			4
Двухэтажный деревянный крытый тесом					3	3
Одноэтажный деревянный дом			1/-			1
Флигель	1				1	2
Казарма				1	1	2
Изба	1					1
Флигель-караульная изба	1					1
Пакгауз деревянный крытый железом		2	2/3			7
Пакгауз на столбах	5		1/1			7
Пакгауз на плахах	2					2
Навес-пакгауз			-/1		1	1
Материальная		1		1		2

Продолжение табл. 2

Сарай					1	1
Угольник	1				1	2
Погреб	2		1/1			4
Навес	2	2	-/1			5
Арестантский двор с навесом			-/1			1
Баня					1	1
Слесарня					2	2
Кузнеца					1	1
Столярная					1	1
Конюшня и каретник с сеновалом	1					1
Конюшня	1					1
Конюшня, завозня			-/1			1
Коровник с сеновалом	1					1
Набережная с укреплением			-/1			1
Заплоты						
Всего	22	6	16	2	13	59

Все помещения компании условно можно разделить на несколько групп по выполняемым хозяйственным задачам. Первую группу составляли помещения для пассажиров и клиентов, ожидающих груз, судовых команд и наемных рабочих. Это были: девять двухэтажных деревянных домов, один одноэтажный, две казармы, флигель, изба и флигель-караульная изба. Безусловно, ценностью обладали двухэтажные дома с каменным фундаментом и железной крышей, так как это были капитальные здания, где находилась контора агентства, билетная касса и временные отделы, которые обслуживали весь Обь-Иртышский бассейн. Отметим, что на территории зимовки у Сенной Курьи было построено три больших двухэтажных крытых тесом здания для проживания судовых команд, ремонтных артелей как на время навигации, так и после нее. При технической необходимости проходящие пароходы могли остановиться на ремонт в затоне, а пассажиров и сопровождающие переводили в капитальные помещения из кают. На территории обеих зимовок для переселенцев и арестантов, перевозимых судами Товарпара были устроены флигель и две казармы. В остальное время этими помещениями, а также оборудованной баней и кухней пользовались зимующих здесь судовые и ремонтные команды.

Вторая группа помещений Томского агентства — это 25 складов различного типа, предназначенных не только для грузов, но и для хозяйственных нужд подразделения Товарпара. Наиболее значимыми для грузооборота было 14 пакагузов, где складировался груз перед навигацией и для транзитных судов. В договоре с заказчиком предусматривался вариант самостоятельного следования груза под ответственность перевозчика, который выполнял эту функцию за дополнительную плату [2, л. 33 об.–36]. Для организации быстрой разгрузки и погрузки в пакагузах устанавливалось специальное оборудование (весы, подъемник, телеги, брандмауэр) и средства пожарной безопасности. В составе Томского агентства находилось два пакагуза с пристройкой-глаголем для ценного груза (см. табл. 2). На зимовке Сенной Курии располагался еще один вид пакагуза с навесом, для размещения товара на несколько суток в ожидании попутного судна. Отметим, что правила перевозки грузов позволяли заказчику взять краткосрочную ссуду на период доставки. Материальня для складирования собственного оборудования, инструментария, запасных частей находилась в Иштонском затоне, а запасы продовольствия, часть ремонтно-технических средств хранились в отдельном-стоящем сарае на территории зимовки у Сенной Курии. Также на городских пристанях было устроено пять специальных навесов с простыми ограждениями для размещения объемного груза. Для хранения скоропортящегося товара и хранения продовольственных припасов использовали четыре погреба. К специальной группе хозяйственных построек относились: 2 угольники — для хранения запасов угля [4, л. 18–20].

В арендных договорах Товарпара указывалось что территория пристаней должны быть удобной для клиентов, поэтому оборудовались деревянные мостовые, набережные, за которые компания несла ответственность перед городом. Агентству приходилось проводить как косметический, так и капитальный ремонт помещений различного назначения, строить новые здания или расширять старые за счет новых пристроек.

Нередко суда из-за неблагоприятных погодных условий или из-за поломок вынуждены были останавливаться на более продолжительный срок стоянки, поэтому для пассажиров были организованы кухни и буфеты, а также мест отдыха [7, с. 7–8]. В распоряжении агентства находилось 3 конюшни с наличием лошадей, при которых была завозня (огород), каретник и коровник.

Организовав стабильную деятельность агентства по обслуживанию судов, подготовки к навигации Правление рекомендовало расширять сферу деятельности за счет оказания различных услуг местному населению. Это новое направление речной компании включало: предоставление мест для хранения, доставка груза без сопровождения в ближайшие населенные пункты, перевозку и доставку почты и т.д.

В межнавигационный период подразделения агентства — две слесарни, столярня и кузнеца принимали заказы от местного населения и промышленных предприятий по изготовлению и ремонту различных металлических изделий. Однако в отличие от Омского агентства численность потенциальных клиентов в Томске была небольшой из-за удаленности мастерских, расположенных на территории зимовки у Сенной Курьи, а также создания здесь большой базы для ремонта паровых и непаровых судов Товарпара [1, л. 16].

Важно, что помимо пристаней Томское агентство располагало ремонтно-механическими подразделениями, в которых после навигации находили работу члены судовых команд. Наличие хозяйственных, производственных и жилых помещений, значимость на речном маршруте города определяла не только функции данного подразделения, но особенности трудового коллектива.

Для обслуживания структурных частей речного агентства привлекалось несколько категорий работников:

- служащие агент, конторщик, пакагаузный (не каждый год), приказчик (6–13), служащий;
- работники, обслуживающие агентство — дворник, кучер, караульные, рассыльные;
- временные рабочие — рабочие на конторках, подручные и матросы на конторке, грузчики.

Возглавлял речное агентство, а соответственно все подразделение в Томске агент П.А. Петелин, который пользовался поддержкой главной конторы в Тюмени. Специфика данной должности была в том, что для каждого агента четко определялись персональные функции. Ранее Петелин занимал эту должность у одного из учредителей Товарпара, поэтому он располагал значительными полномочиями в коммерческой и производственной сферах деятельности. В его обязанности входило: регулирование и организация перевозки груза и пассажиров по Томской речной линии, разработка прибыльных маршрутов для речного транспорта, поиск и привлечение заказчиков, поддержание связи со старыми партнерами компании, формирование работоспособного и профессионального коллектива агентства и т.д. При этом зарплата агента в Томске доходила до 2 025 руб. в год, в то время как у конторщика — до 1 300 руб., пакагаузного и приказчика — до 700 руб., служащего — до 360 руб., кучера — до 170 руб., дворника — до 132 руб. В целом по размерам выплачиваемой заработной платы Томское агентство занимало третье место, уступая Тюмени и Семипалатинску.

Основные функции речного агентства были связаны с организацией и осуществлением погрузки, разгрузки грузов, а также с обеспечением условий по перевозки пассажиров водными путями. Успешному выполнению последних задач способствовало наличие производственной

инфраструктуры агентства и наличие квалифицированных работников. Однако на достижение стабильного положения Томского агентства компанией вкладывались значительные средства на ремонт, строительство инфраструктуры, что способствовало установлению контроля Товарпаром на Томской линии. По рейтингу затрат на профессиональную деятельность данное агентство занимало 4–5 места, например, в навигацию 1901 г. было потрачено 22 489 руб. 44 коп. (общие затраты 74 795 руб. 34 коп.), из которых на содержание агентства — 12 443 руб. 01 коп., а остальное приходилось на жалование. Отметим, что Томск входил в пятерку самых крупных агентств Товарпара вместе с Тюменью, Семипалатинском, Омском и Павлодаром.

Как правило, расходы на агентство были связаны с рентабельностью и успешностью деятельности. Грузооборот Томской линии составлял 44,16 % (1899/1900 гг.), 28,6 % (1900/1901 гг.), 19,58 % (1901/1902 гг.) от общего по компании [6]. После изменения критериев делопроизводства в Товарпаре — основой подсчета становились отдельные маршруты. Томск обслуживал шесть прибыльных маршрутов: Ирбит–Томск, Тюмень–Томск, Томск–Тюмень, Бийск–Томск, Томск–Бийск, Бийск–Томск, которые следовали через 341 населенный пункт. Общий грузооборот этих шести маршрутов составлял 336 297 руб. 71 коп. или 34,4 % от общего дохода [5]. Посредством водных путей Томск был связан с городами Барнаулом, Бийском, Ирбитом, Омском, Семипалатинском, Тюменью, в которых размещались речные агентства Товарпара.

Таким образом, ведущим подразделением речной компании в регионах выступало речное агентство. Оно, как правило, стремилось перейти из руководимого подразделения сверху в относительно самостоятельное, от деятельности которого во многом зависела прибыль Товарпара и возможности дальнейшего расширения сфер влияния. Осуществление профессиональной деятельности обеспечивалось наличием материально-технической базы и постоянного трудового коллектива. Руководство агентства заботилось об обустройстве своих подразделений, поэтому устраивали мостовые, деревянные тротуары, мостики, проводило электрическое освещение, телеграфные линии и т.д. Занималось оборудованием для пассажиров не только жилых помещений, но и мест отдыха, развлечений.

Агентство активно применяло предпринимательские технологии по расширению видов деятельности и услуг для местного населения в течение всего года. Но проблема состояла в том, что некоторые элементы традиционности в развитии этой сферы продолжали существовать. В большинстве служащие Томского агентства происходили из семей потомственных речников, например, родственники Петелина работали в Тюмени, Омске. Томское агентство представляло влиятельную речную компанию региона, которую поддерживали местные власти. В 1902 г.

было принято постановление Томской городской думы о создании пристани «для упорядочивания работы причалов». С 1910 г. начались работы по приведению в порядок береговой линии выше Томска, так как планировалось расширить городские границы.

Список использованной литературы и источников

1. Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). — Ф. 145 (Товарищество Западно-Сибирского пароходства и торговли). — Оп. 1. — Д. 8.
2. ГАНО. — Ф. 145. — Оп. 1. — Д. 10.
3. ГАНО. — Ф. 145. — Оп. 1. — Д. 28.
4. ГАНО. — Ф. 145. — Оп. 1. — Д. 42.
5. ГАНО. — Ф. 145. — Оп. 1. — Д. 44.
6. Задорожная О. А. Структура речных перевозок в Обь-Иртышском водном бассейне в конце XIX — начало XX вв. (на примере «Товарищества Западно-сибирского пароходства и торговли») / О. А. задорожная // Исторический журнал: научные исследования. — 2018. — № 6. — С. 11–15.
7. Путеводитель по Оби и Иртышу. — Петроград : Типография М. Пивоварского, 1915. — 95 с.
8. Устав «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли». — Москва, 1899. — 47 с.

Информация об авторе

Задорожная Ольга Анатольевна — к.и.н., доцент, кафедра истории России, Сургутский государственный университет, 628416 ХМАО, г. Сургут, пр. Ленина 18, кв. 19, e-mail:zadorozhniaya.olga@yandex.ru.

Author

Olga A. Zadorozhnyaya — Ph. D., associate Professor, Department of Russian History, Surgut state University, 628416 KHAMAO, Surgut, Lenin Ave, 18, sq. 19, e-mail: zadorozhniaya.olga@yandex.ru.