

Е.В. Почеревин\*

**ЗЕМСКИЕ ПАРОХОДЫ В ТОБОЛЬСКОЙ ГУБЕРНИИ  
В НАЧАЛЕ XX ВЕКА КАК СРЕДСТВО ТРАНСПОРТНОГО  
ОБЕСПЕЧЕНИЯ МЕСТНЫХ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ СТРУКТУР**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-13  
УДК 94+656(571.1)"1900/1914"

*Выходные данные для цитирования:*  
Почеревин Е.В. Земские пароходы в Тобольской губернии в начале XX века как средство транспортного обеспечения местных управленческих структур // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 177–185. URL:  
<http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-13.pdf>

E.V. Pocherevin\*

**ZEMSTVO STEAMSHIPS IN THE TOBOLSK PROVINCE  
IN THE EARLY 20<sup>TH</sup> CENTURY FOR TRANSPORT  
SUPPORT OF LOCAL MANAGEMENT STRUCTURES**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-13

*How to cite:*  
Pocherevin E.V. Zemstvo Steamships in the Tobolsk Province in the Early 20<sup>th</sup> Century for Transport Support of Local Management Structures // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 177–185. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-13.pdf>]

**Abstract.** The article analyzes the organization of zemstvo shipping in the Berezovsky uyezd of the Tobolsk province at the beginning of the 20<sup>th</sup> century and reconstructs one of the aspects of the functioning of the local economy. Since there was a lack of roads in the county, the provincial administration used steam ships for official transportation. It should be noted that the operation of steamships by the provincial administration was quite rare in Siberia. The cost of maintaining steamships was covered by the population of the uyezd, which, as part of the performance of the labor duty, was obliged to maintain a system of transport communications. From 1905 to 1914, the steamships “Berezovets” and “Zhelanny”, the steam boat “Fedor” were rented from local shipowners. In addition, in April 1909, the steamship “Ostyak” was bought. However, the ship turned out to be unsuitable for operation, and was soon sold. After that, projects for the acquisition of new vessels were considered, but they were never implemented. Steamboats were used for business trips of officials, transportation of mail. Once during the navigation period, cruises were made to the lower reaches of the Ob River for inspection of fisheries. The ships were not intended for commercial use; however, the transportation of private cargo and passengers brought some income. As a rule, these funds were used to cover rent. If at the beginning of the period under review there were difficulties in finding a ship for rent, then later competition between the owners of steamships for the right to put them at the disposal of the local administration was developed. In this regard, the guberniya authorities had the opportunity to flexibly determine the cost of rent.

**Keywords:** Tobolsk province, local economy, shipping company, provincial administration, private capital.

*The article has been received by the editor on 09.03.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

**Аннотация.** Статья посвящена изучению организации земского судоходства в Берёзовском уезде Тобольской губернии в начале XX в. и реконструирует один из аспектов функционирования местного хозяйства. Из-за отсутствия дорог в уезде

\* **Евгений Владимирович Почеревин**, кандидат исторических наук, Алтайский государственный гуманитарно-педагогический университет им. В.М. Шукшина, Бийск, Россия, e-mail: [pev2@mail.ru](mailto:pev2@mail.ru)  
**Evgeniy Vladimirovich Pocherevin**, Candidate of Historical Sciences, Shukshin Altai State University for Humanities and Pedagogy, Biysk, Russia, e-mail: [pev2@mail.ru](mailto:pev2@mail.ru)

губернская администрация использовала паровые суда для осуществления служебных перевозок. Следует отметить, что эксплуатация пароходов губернской администрацией была достаточно редким явлением для Сибири. Стоимость их содержания покрывалась за счет населения уезда, которое в рамках исполнения натуральной повинности обязано было поддерживать систему транспортных коммуникаций. С 1905 по 1914 г. у местных судовладельцев арендовались пароходы «Берёзовец» и «Желанный», паровой катер «Фёдор». Кроме того, в апреле 1909 г. был куплен собственный пароход «Остяк». Однако судно оказалось непригодным для эксплуатации и вскоре было продано. После этого рассматривались проекты приобретения новых судов, но они не были осуществлены. Пароходы использовались для совершения служебных поездок чиновников, перевозки почты. Один раз в период навигации совершались рейсы в низовья р. Оби для осмотра рыбных промыслов. Суда не предназначались для коммерческого использования, тем не менее перевозка частных грузов и пассажиров приносила определенный доход. Как правило, эти средства употреблялись на покрытие арендной платы. Если в начале рассматриваемого периода наблюдались затруднения с поиском судна для аренды, то позже развернулась конкуренция между владельцами пароходов за право их предоставления в распоряжение местной администрации. В связи с этим губернское начальство имело возможность гибкого определения стоимости аренды.

**Ключевые слова:** Тобольская губерния, местное хозяйство, пароходство, губернская администрация, частный капитал.

*Статья поступила в редакцию 09.03.2022*

В Сибири с ее огромными пространствами транспортные коммуникации играли особо значимую роль. Для обеспечения служебных поездок чиновников, представителей волостных администраций, медицинского и полицейского персонала в каждой губернии существовала сеть земских станций. На них содержалось определенное количество лошадей, которые использовались для разъездов должностных лиц. Регулярная земская (земско-обывательская, ямская) гоньба к началу XX в. представляла собой весьма сложную систему. Ее организация требовала не только существенных трудовых затрат и финансовых средств, но и приложения значительной административно-организационной работы всех звеньев власти, в основном уездного и волостного уровней. Система земских сообщений требовалась для нормального повседневного функционирования местных управленческих структур. В Берёзовском уезде Тобольской губернии ввиду отсутствия гужевых дорог местное транспортное сообщение поддерживалось населением по рекам при помощи лодок. В начале XX в. на р. Оби и ее притоках для этой цели использовались пароходы. Их эксплуатацией занималась тобольская губернская администрация, используя средства местного населения Берёзовского уезда, предназначенные для поддержания земских сообщений. Таким образом, земское пароходное движение преследовало те же цели, что и сеть земских гужевых станций.

Статья посвящена исследованию организации земского судоходства в Берёзовском уезде Тобольской губернии в период 1905–1914 гг. Изучением развития речного транспорта на западносибирских реках занимался ряд исследователей. Можно отметить монографии Г.А. Титова и В.Н. Большакова, созданные в начале 1990-х гг.<sup>1</sup> В рамках более обширных тем затрагивались вопросы развития речного судоходства в статьях А.Г. Киселева, А.А. Любимова<sup>2</sup> и М.В. Шиловского<sup>3</sup>. О роли водного транспорта в переселенческом движе-

<sup>1</sup> Титов Г.А. Возникновение и развитие судоходства в Обь-Иртышском бассейне. Новосибирск, 1990; Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири XIX в. Новосибирск, 1991.

<sup>2</sup> Киселев А.Г., Любимов А.А. «Пароходный» и «железнодорожный» Омск на рубеже XIX–XX вв. // Проблемы экономики и социальных отношений Сибири (вторая половина XVIII – 20-е годы XX вв.): сб. науч. тр. каф. отеч. истории ОмГПУ. Омск, 1998. С. 38–48.

<sup>3</sup> Шиловский М.В. Транспортные проекты Азиатской России до 1917 г. // Вестник Нижневартского государственного гуманитарного университета. 2008. № 3. С. 8–13.

нии писал С.А. Сафронов<sup>4</sup>. Начало коммерческого судоходства в Западной Сибири изучено в работе Т.Ю. Башкиревой<sup>5</sup>. Основательное исследование речной транспортной инфраструктуры региона было проведено О.А. Задорожной<sup>6</sup>. Земские пароходы Тобольской губернии упомянуты в работе В.А. Морева в связи с использованием их для почтовых сообщений<sup>7</sup>. Специального исследования, посвященного организации земского судоходства, не предпринималось. Цель данной статьи состоит в выявлении возможностей земского пароходного транспорта в обеспечении работы управленческих структур уезда и губернии. Автор показывает проблемы, стоявшие перед губернской администрацией, и подходы к их решению. Для работы были использованы делопроизводственные материалы уездного и губернского уровней, а также документы частных предприятий начала XX в.

Способ «отбивания» земско-обывательской гоньбы в Берёзовском уезде путем найма, а не натуральным способом, был определен на сельских сходах. Такая форма была допущена в виде исключения и подтверждена постановлением Министерства внутренних дел и Министерства финансов в январе 1905 г. В том же году по решению сельских сходов взамен лодочного было организовано пароходное сообщение по р. Оби. В первую навигацию был использован пароход «Берёзовец», арендованный у торгового дома «М. Плотников и сыновья» (рис.). Опыт оказался успешным, и в начале декабря 1905 г. березовский уездный исправник составил проект контракта на аренду парохода на следующий год. Губернское управление, признав важность установления пароходного сообщения в северном крае, создало комиссию для рассмотрения данного проекта. После изменения нескольких пунктов документ был одобрен губернской администрацией и на его основании был взят в аренду пароход «Берёзовец» за 12 800 руб.



Пароход «Берёзовец». Фото начала XX в.  
Источник изображения: [сайт-Остяко-вогульск.рф](http://сайт-Остяко-вогульск.рф)

<sup>4</sup> Сафронов С.А. Перевозка переселенцев в период столыпинской аграрной реформы // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2011. № 11 (103). С. 309–315.

<sup>5</sup> Башкирева Т.Ю. Первые пароходные компании Обь-Иртышского бассейна // Омский научный вестник. 2008. № 4 (69). С. 28–30.

<sup>6</sup> Задорожная О.А. Речные компании Западной Сибири (1860–1917 гг.). Сургут, 2012; Задорожная О.А. Паровой флот «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли» (1898–1917 гг.) // Исторический журнал: научные исследования. 2017. № 3. С. 167–178; Задорожная О.А. Структура речных перевозок в Обь-Иртышском водном бассейне в конце XIX – начале XX вв. (на примере «Товарищества Западно-сибирского пароходства и торговли») // Исторический журнал: научные исследования. 2018. № 6. С. 8–16; Задорожная О.А. Речные компании Обь-Иртышского водного бассейна (1860–1918 гг.): формы объединения капитала // Genesis: исторические исследования. 2020. № 7. С. 12–24.

<sup>7</sup> Морев В.А. Почтовая техника и особенности перевозки почты и товаров в Сибири в XIX – начале XX в. // Вестник Томского государственного университета. История. 2011. № 3 (15). С. 143.

В ноябре 1906 г. по отзыву чиновника, связанного с использованием парохода, его эксплуатация оказалась успешной. Кроме регулярных рейсов, пароход был применен для осмотра рыбных промыслов в низовьях р. Оби<sup>8</sup>. В отсутствие земского судна такая экспедиция вообще бы не состоялась. Так, в 1911 г. ввиду перевозки высокопоставленных должностных лиц в Тобольск рейс на низовье р. Оби был отменен, «рыболовные пески» Обской губы остались без осмотра и проверки. Должностные лица не имели возможность посетить эту отдаленную местность уезда, где находилось около 8 тыс. человек. Исправник высказал пожелание впредь использовать на участке ниже с. Обдорского особое вспомогательное судно<sup>9</sup>.

В навигацию 1906 г., по словам чиновника, «встречались претензии» со стороны должностных лиц, которые жаловались на слишком короткие остановки парохода. За отведенное время они не успевали выполнить комплекс своих служебных обязанностей. Кроме того, автор рапорта указывал на недостаточность кухонной прислуги и отсутствие буфета, что сказывалось на комфорте путешественников. Вызвало нарекание и отсутствие проездной платы с крестьян, что приводило к их бесцельным поездкам. Предлагалось взимать одинаковую плату со всех пассажиров. В рапорте отмечалось, что пароход дал возможность населению «беспрепятственно, не отвлекаясь, заняться своей работой и промыслами и тем самым повлиял в благоприятном смысле на экономическую сторону жизни края»<sup>10</sup>. Содержание земского судна позволило устранить натуральную повинность местного населения по обеспечению лодочных рейсов.

В феврале 1907 г. на съезде уполномоченных представителей населения уезда снова было принято решение «отбывать» подводную повинность наймом. Причем в течение пяти месяцев, когда была возможна навигация, предлагалось отчислять деньги на содержание парохода<sup>11</sup>. По условиям контракта на 1907 г. пароход должен был совершить один рейс за лето на север уезда, до «местности Хэ»<sup>12</sup> и Ямсолейского мыса. Особо оговаривалось право судовладельца один раз за навигацию отбуксировать от г. Тобольска до с. Обдорского баржу с грузом хлеба<sup>13</sup>. Губернским управлением были проведены поиски парохода для аренды. По меньшей мере три пароходных общества губернии ответили отказом, мотивируя его отсутствием подходящих судов. Губернатор Н.Л. Гондатти обращался за помощью к управляющему Томским округом путей сообщения барону Б.А. Аминову. Он просил предоставить казенный пароход для местных нужд или посодействовать в получении судна от томских судовладельцев<sup>14</sup>. Несмотря на то, что предложение было рассмотрено не менее чем восемью фирмами, никто не согласился сдать судно в аренду<sup>15</sup>. После длительных переговоров с владельцем парохода «Берёзовец» и внесения ряда корректив в условия договора был заключен контракт на 1907 г. за 15 тыс. руб.<sup>16</sup> За летнее время эксплуатация парохода принесла 2012 руб., которые были предназначены для аренды судна в следующем году<sup>17</sup>. В навигацию 1908 г. также нанимался пароход «Берёзовец», принадлежавший судовладельцу М. Плотникову, за 15 тыс. руб. в год<sup>18</sup>.

В апреле 1909 г. губернская администрация приобрела у купца Д.И. Голева-Лебедева винтовой пароход «Остяк» за 11 500 руб.<sup>19</sup> Еще в июне 1908 г. тобольскому мещанину А.И. Брагинскому был сделан заказ на изготовление «из английского железа» рельефного

<sup>8</sup> Государственный архив в г. Тобольске (ГАТ). Ф. 152. Оп. 43. Д. 73. Л. 4.

<sup>9</sup> ГАТ. Ф. 152. Оп. 40. Д. 361. Л. 4.

<sup>10</sup> Там же. Оп. 43. Д. 73. Л. 2–6.

<sup>11</sup> Там же. Оп. 40. Д. 299. Л. 16–17.

<sup>12</sup> Ныне несуществующий населенный пункт в Надымском районе Ямало-Ненецкого автономного округа. Село расположено на южном берегу Обской губы, в 50 км западнее устья р. Надым. Согласно постановлению Администрации ЯНАО от 20.11.2007 г. № 522-А, является памятником регионального значения «Бывшее село Хэ».

<sup>13</sup> ГАТ. Ф. 152. Оп. 43. Д. 73. Л. 25–28.

<sup>14</sup> Там же. Л. 30–34 об.

<sup>15</sup> Там же. Л. 38–44.

<sup>16</sup> Там же. Л. 29–29 об., 68–70.

<sup>17</sup> Там же. Л. 89–89 об.

<sup>18</sup> Там же. Оп. 40. Д. 305. Л. 1а–1а об.

<sup>19</sup> Там же. Л. 84.

герба Тобольской губернии для размещения на пароходе<sup>20</sup>. Однако опыт эксплуатации собственного судна оказался неудачным. Уполномоченные от крестьянских и инородческих селений Берёзовского уезда в феврале 1910 г. на своем съезде постановили сохранить практику использования парохода для осуществления земских коммуникаций. При этом было решено продать судно «Остяк» как «несоответствующее здешней местности», взамен приобрести два парохода. По расчетам исправника, для этого требовалось в течение трехлетия 1911–1913 гг. ежегодно собирать с населения уезда по 15 тыс. руб. Из них 5 тыс. руб. предназначалось на эксплуатационные расходы, а остальные средства – на покупку новых судов. Уездный исправник указывал, что имелась возможность заимообразно использовать средства мирских капиталов, которые хранились в ценных бумагах на сумму около 58 тыс. руб. Он просил губернатора образовать особую комиссию из «сведущих лиц для ведения дела по заказу постройки нового судна». Эти предложения были утверждены губернатором<sup>21</sup>. Несмотря на первоначальную поддержку проекта, в ноябре 1910 г. Тобольское губернское управление отказалось от него. Эксперты посчитали, что предполагаемая исправником стоимость занижена на 20 тыс. руб., кроме того, эксплуатация новых судов стоила бы значительно более планировавшейся суммы в 5 тыс. руб. в год<sup>22</sup>.

Не отказалась губернская администрация и от использования собственного парохода. В марте 1910 г. было решено произвести технический осмотр «Остяка» и определить его пригодность к наступающей навигации. Оказалось, что котел дал трещину, поэтому эксплуатировать пароход было опасно. В мае 1910 г. губернским управлением было принято решение провести ремонт судна, установив новый котел. Для этого пароход был приведен в г. Тюмень и осмотрен представителями различных судоремонтных предприятий. Была озвучена стоимость ремонта в диапазоне от 6 895 руб. до 10 500 руб. Губернское управление провело консультации с экспертами о возможности установки нефтяного двигателя. Ввиду недостаточно развитой инфраструктуры поставок требуемого топлива, отсутствия кадров, способных обслуживать новый двигатель, модернизация судна была признана нецелесообразной. В октябре, основываясь на полученных сведениях, губернское управление приняло решение «поднять пароход... на городки», т.е. поставить в сухой док для осмотра корпуса. При годности корпуса и адекватной стоимости ремонтных работ предполагалось дальнейшее использование судна. В противном случае планировалось его продать<sup>23</sup>.

Инженеры строительного отделения губернского управления в декабре 1910 г. осмотрели пароход «Остяк». По мнению экспертов, ремонт судна стоил бы не менее 11 тыс. руб., однако это не исправило бы его конструктивные недостатки. Предполагалось, что ремонт будет окончен не ранее июня 1911 г., что не позволило бы судну совершать рейсы в период навигации этого года. Кроме того, специалисты рекомендовали использовать пароход только на мелководных притоках р. Оби<sup>24</sup>. В январе 1911 г. губернское управление, рассмотрев результаты осмотра, приняло решение о продаже судна. Вырученные средства планировалось использовать на покупку нового судна<sup>25</sup>. Инженеры оценили пароход в 3 100 руб., предполагая с этой суммы начать публичный аукцион<sup>26</sup>. Торги, назначенные на 25 января, не состоялись, после чего было объявлено о снижении цены до 2 000 руб.<sup>27</sup> В итоге пароход был продан тобольскому мещанину И.М. Давыдову за 2 500 руб. в марте 1911 г.<sup>28</sup>

Для осуществления земских сообщений на период навигации 1910 г. губернское управление заключило контракт с торговым домом «М.В. Фофанов и сыновья» на аренду колесного парохода «Желанный» за 12 тыс. руб. Еще в декабре 1909 г. березовский уездный

<sup>20</sup> ГАТ. Ф. 152. Оп. 40. Д. 286. Л. 31, 35.

<sup>21</sup> Там же. Д. 305. Л. 1а–3 об.

<sup>22</sup> Там же. Л. 10–11.

<sup>23</sup> Там же. Л. 83–85.

<sup>24</sup> Там же. Л. 15–16.

<sup>25</sup> Там же. Л. 19–20.

<sup>26</sup> Там же. Л. 14.

<sup>27</sup> Там же. Л. 47, 36а.

<sup>28</sup> Там же. Л. 59–60, 101.

исправник докладывал, что населением будет ассигновано для этой цели 14 тыс. руб., из которых 5 тыс. уже были отправлены в казначейство<sup>29</sup>. По условиям аренды пароход должен был обслуживаться командой, предоставленной судовладельцем. Навигация начиналась 22 мая и продолжалась до 20 сентября. Пароход должен был ходить по рр. Оби, Северной Сосьве и притоку последней – Ляпину. Маршрут связывал с. Самарово, г. Берёзов, дер. Саран-Пауль и с. Обдорск. Оговаривалась скорость хода – 15 верст в час по течению и 10 верст в час против течения<sup>30</sup>.

В течение лета 1910 г. на перевозке грузов и пассажиров было заработано 967 руб.<sup>31</sup> В августе 1910 г. начальник омского почтово-телеграфного округа просил губернатора сообщить, предполагается ли использование парохода в последующие годы. Ведомство собиралось оборудовать на нем помещение для перевозки почты. Губернская администрация дала уклончивый ответ, указав, что вопрос о найме парохода решается в соответствии со сложившейся ситуацией<sup>32</sup>.

В ноябре 1910 г. представитель торгового дома Фофановых предлагал губернатору снова взять в аренду или купить принадлежащий им пароход<sup>33</sup>. С предложением аренды выступил и торговый дом М. Плотникова. В январе 1911 г. губернское управление, рассмотрев заявления, пришло к заключению о целесообразности арендовать пароход «Берёзовец» за 14 500 руб. Хотя судно Фофановых сдавалось на 2 500 руб. дешевле, оно не было способно «в должной мере обслуживать нужды севера», имело меньшую вместимость и низкие мореходные качества. Пароход «Желанный», по заключению администрации, использовался в навигацию 1910 г. только потому, что не было более подходящего судна<sup>34</sup>. Немедленно после оглашения этого решения представитель торгового дома Фофановых подал докладную записку губернатору с предложением о снижении арендной платы до 10 тыс. руб. В документе указывалось, что пароход «Желанный» способен приносить такую же выручку, как судно конкурента. К тому же, по словам представителя торгового дома, это помогло бы «сохранить 4 500 руб. остоящих денег»<sup>35</sup>. Один из хозяев предприятия С.М. Фофанов желал принять участие в заседании общего присутствия губернского управления для разъяснения своей позиции о сдаче парохода. Однако губернская администрация отказалась от предложения, оставив в силе заключенный контракт с М. Плотниковым. Фофанов посчитал себя «обиженным», усмотрев в решении губернского управления нарушение правил честной конкуренции, поскольку пароход «Берёзовец» был взят в аренду без предварительных торгов<sup>36</sup>.

Продолжались и попытки губернской администрации приобрести новый собственный пароход. Так, в мае 1912 г. тюменский механик С.В. Горшков предлагал губернскому управлению заказать строительство парохода к весне 1913 г. на известных ему предприятиях. Стоимость судна оценивалась им в 42 тыс. руб., эксплуатационные расходы – в 17 550 руб. в год. По расчетам Горшкова судно должно было приносить до 26 тыс. руб. выручки, что позволяло окупить затраты на покупку парохода за шесть лет<sup>37</sup>. В марте 1912 г. березовский уездный исправник доносил губернскому управлению о том, что вопрос о покупке собственного судна был отложен обществами уезда до 1913 г.<sup>38</sup>

Земские сообщения продолжали обеспечиваться с помощью арендованных судов. В 1912 г. С.М. Фофанов добился своей цели: в период летней навигации между г. Берёзовым, с. Самаровым и дер. Саран-Пауль ходил его пароход «Желанный», арендованный губернской администрацией за 10 тыс. руб. Между г. Берёзовым и с. Обдорским и далее в низовья р. Оби

<sup>29</sup> ГАТ. Ф. 152. Оп. 40. Д. 299. Л. 17.

<sup>30</sup> Там же. Л. 4–6 об.

<sup>31</sup> Там же. Д. 305. Л. 1а–1а об.

<sup>32</sup> Там же. Д. 299. Л. 24.

<sup>33</sup> Там же. Д. 306. Л. 2.

<sup>34</sup> Там же. Л. 9 об. – 10.

<sup>35</sup> Там же. Л. 20–20 об.

<sup>36</sup> Там же. Л. 23–25.

<sup>37</sup> Там же. Оп. 52. Д. 39. Л. 35–36.

<sup>38</sup> Там же. Д. 32. Л. 13–14.

совершал рейсы паровой катер В.И. Новицкого «Фёдор», нанятый за 3 800 руб.<sup>39</sup> Выручка парохода и катера составила 544 руб.<sup>40</sup>

В апреле 1913 г. тобольский купец Д.И. Голев-Лебедев предлагал пароход «Надёжный» в аренду на пять лет по 15 тыс. руб. в год, М. Плотников, в свою очередь, желал заключить контракт на трехлетнюю аренду парохода «Берёзовец». Губернское управление отклонило оба предложения, мотивируя это тем, что уже принято решение о покупке собственного парохода к навигации 1914 г.<sup>41</sup> По сообщению березовского уездного исправника, остатки от прошлых ассигнований на содержание парохода и средства, полученные от эксплуатации судов в 1910–1912 гг., составляли к июлю 1913 г. 28 960 руб.<sup>42</sup> Исходя из этого, был заключен контракт только на период навигации 1913 г. Документ предполагал использование парохода «Берёзовец», принадлежавшего М. Плотникову, за 15 тыс. руб.<sup>43</sup>

Развернулась борьба и за предоставление вспомогательного судна. В марте 1913 г. В.И. Новицкий подал докладную записку на имя губернатора, в которой изложил трудности навигации в северных широтах губернии. Выше с. Обдорского река имела значительную ширину, достигая 70 верст, что порождало сильное волнение. Кроме того, трудность приобретения припасов для команды и дров для машины вызывала дополнительные расходы<sup>44</sup>. Все это заставляло хозяина катера просить о повышении платы<sup>45</sup>. Кроме того, тобольский купец Забелинский предлагал в аренду небольшой катер за 4 тыс. руб.<sup>46</sup> Рассмотрев вопрос, губернское управление отказалось от аренды дополнительного парохода у Новицкого, после чего тот снизил цену до 3 500 руб., сохранив прежние условия. Губернское управление приняло это предложение<sup>47</sup>. В 1913 г. от частных перевозок было получено 2 412 руб.<sup>48</sup>

Использование паровых судов для нужд местного земского сообщения – явление весьма редкое для Сибири. В данном случае только использование парохода позволило должностным лицам выполнять свои обязанности в труднодоступном районе. Кроме эксплуатации судов в Берёзовском уезде, известно о функционировании парохода в 1907 г. на Подчувашинском перевозе близ Тобольска. Судно принадлежало сургутскому купцу Силину и арендовалось губернской администрацией за 2 тыс. руб. в год<sup>49</sup>. В проекте губернской земской сметы на 1915–1917 гг. содержались планы о покупке моторного катера для обеспечения работы Подчувашинского перевоза. На его содержание предполагалось отпускать по 1 500 руб. в год<sup>50</sup>.

Таким образом, в свете существенного развития пароходного движения по рекам Сибири в начале XX в. администрация Тобольской губернии использовала паровые суда для организации местных транспортных коммуникаций в труднодоступной местности. В основном использовались арендованные суда. Поначалу администрация сталкивалась с трудностями в поисках судна, но вскоре за право предоставления парохода в аренду разгорелась серьезная борьба между судовладельцами. Первая попытка приобретения собственного парохода оказалась неудачной, качества купленного судна не соответствовали требованиям эксплуатации. Использование земских пароходов способствовало не только отправлению ординарных обязанностей должностными лицами, но и облегчало выполнение обязательных повинностей местным населением края.

<sup>39</sup> ГАТ. Ф. 152. Оп. 40. Д. 361. Л. 10–10 об.

<sup>40</sup> Там же. Л. 67–75.

<sup>41</sup> Там же. Л. 31–35.

<sup>42</sup> Там же. Л. 66–66 об.

<sup>43</sup> Там же. Л. 19.

<sup>44</sup> Там же. Л. 20–21.

<sup>45</sup> Там же. Л. 23–23 об.

<sup>46</sup> Там же. Л. 25.

<sup>47</sup> Там же. Л. 28–29.

<sup>48</sup> Там же. Л. 87 об.

<sup>49</sup> Там же. Оп. 43. Д. 85. Л. 10 об.

<sup>50</sup> Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1288. Оп. 3. Д. 175. Л. 182.

### Литература

Башкирева Т.Ю. Первые пароходные компании Обь-Иртышского бассейна // Омский научный вестник. 2008. № 4 (69). С. 28–30.

Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири XIX в. Новосибирск: Наука, 1991. 215 с.

Задорожная О.А. Речные компании Западной Сибири (1860–1917 гг.). Сургут: Изд. центр СурГУ, 2012. 253 с.

Задорожная О.А. Паровой флот «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли» (1898–1917 гг.) // Исторический журнал: научные исследования. 2017. № 3. С. 167–178.

Задорожная О.А. Структура речных перевозок в Обь-Иртышском водном бассейне в конце XIX – начале XX вв. (на примере «Товарищества Западно-сибирского пароходства и торговли») // Исторический журнал: научные исследования. 2018. № 6. С. 8–16.

Задорожная О.А. Речные компании Обь-Иртышского водного бассейна (1860–1918 гг.): формы объединения капитала // Genesis: исторические исследования. 2020. № 7. С. 12–24.

Киселев А.Г., Любимов А.А. «Пароходный» и «железнодорожный» Омск на рубеже XIX–XX вв. // Проблемы экономики и социальных отношений Сибири (вторая половина XVIII – 20-е годы XX вв.): сб. науч. тр. каф. отеч. истории ОмГПУ. Омск, 1998. С. 38–48.

Морев В.А. Почтовая техника и особенности перевозки почты и товаров в Сибири в XIX – начале XX в. // Вестник Томского государственного университета. История. 2011. № 3 (15). С. 140–145.

Сафронов С.А. Перевозка переселенцев в период столыпинской аграрной реформы // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2011. № 11 (103). С. 309–315.

Титов Г.А. Возникновение и развитие судоходства в Обь-Иртышском бассейне. Новосибирск: Книжное изд-во, 1990. 262 с.

Шиловский М.В. Транспортные проекты Азиатской России до 1917 г. // Вестник Нижневартковского государственного гуманитарного университета. 2008. № 3. С. 8–13.

### References

Bashkireva, T.Yu. (2008). *Pervye parokhodnye kompanii Ob'-Irtyskogo basseyna* [The First Steamship Companies of the Ob-Irtysh Basin]. In *Omskiy nauchnyy vestnik*. No. 4 (69), pp. 28–30.

Bolshakov, V.N. (1991). *Ocherki istorii rechnogo transporta Sibiri XIX v.* [Essays on the History of River Transport in Siberia of the 19<sup>th</sup> Century]. Novosibirsk, Nauka. 215 p.

Kiselev, A.G., Lyubimov, A.A. (1998). “Parokhodnyy” i “zheleznodorozhnyy” Omsk na rubezhe XIX–XX vv. [“Steamship” and “Railway” Omsk at the Turn of the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries]. In *Problemy ekonomiki i sotsial'nykh otnosheniy Sibiri (vtoraya polovina XVIII – 20-e gody XX vv.): sbornik nauchnykh trudov kafedry Otechestvennoy istorii OmGPU*. Omsk, pp. 38–48.

Morev, V.A. (2011). *Pochtovaya tekhnika i osobennosti perevozki pochty i tovarov v Sibiri v XIX – nachale XX v.* [Postal Equipment and Features of Transportation of Mail and Goods in Siberia in the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century]. In *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya*. No. 3 (15), pp. 140–145.

Safronov, S.A. (2011). *Perevozka pereselentsev v period stolypinskoy agrarnoy reformy* [Transportation of Migrants During the Stolypin Agrarian Reform]. In *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki*. No. 11 (103), pp. 309–315.

Shilovskiy, M.V. (2008). *Transportnye proekty Aziatskoy Rossii do 1917 g.* [Transport Projects of Asian Russia Before 1917]. In *Vestnik Nizhnevartovskogo gosudarstvennogo humanitarnogo universiteta*. No. 3, pp. 8–13.

Titov, G.A. (1990). *Vozniknovenie i razvitie sudokhodstva v Ob'-Irtyskome basseyne* [The Emergence and Development of Shipping in the Ob-Irtysh Basin]. Novosibirsk, Knizhnoe izdatel'stvo. 262 p.

Zadorozhnyaya, O.A. (2012). *Rechnye kompanii Zapadnoy Sibiri (1860–1917 gg.)* [River Companies of Western Siberia (1860–1917)]. Surgut, Izdatel'skiy tsentr SurGU. 253 p.

Zadorozhnyaya, O.A. (2017). Parovoy flot “Tovarishchestva Zapadno-Sibirskogo parokhodstva i trgovli” (1898–1917 gg.) [Steam Fleet of the “Partnership of the West Siberian Shipping and Trade” (1898–1917)]. In *Istoricheskiy zhurnal: nauchnye issledovaniya*. No. 3, pp. 167–178.

Zadorozhnaya, O.A. (2018). Struktura rechnykh perevozok v Ob'-Irtyshtskom vodnom bassejne v kontse XIX – nachale XX vv. (na primere “Tovarishchestva Zapadno-Sibirskogo parokhodstva i trgovli”) [The Structure of River Transportation in the Ob-Irtysk Water Basin in the Late 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries (by the Example of the “Partnership of the West Siberian Shipping and Trade”)]. In *Istoricheskiy zhurnal: nauchnye issledovaniya*. No. 6, pp. 8–16.

Zadorozhnyaya, O.A. (2020). Rechnye kompanii Ob'-Irtyshtskogo vodnogo bassejna (1860–1918 gg.): formy ob"edineniya kapitala [River Companies of the Ob-Irtysk Water Basin (1860–1918): Forms of Capital Consolidation]. In *Genesis: istoricheskie issledovaniya*. No. 7, pp. 12–24.