

УДК 9.94 (571)

<https://doi.org/10.36906/2311-4444/24-1/05>

Задорожная О.А.

ОРГАНИЗАЦИЯ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗОК В ОБЬ-ИРТЫШСКОМ ВОДНОМ БАСЕЙНЕ (КОНЕЦ XIX – НАЧАЛО XX ВВ.)

О.А. Zadorozhnyaya

ORGANIZATION OF PASSENGER TRANSPORTATION IN THE OB-IRTYSH WATER BASIN (END OF XIX – EARLY XX CENTURIES)

Аннотация. В современной исторической литературе проблема становления и развития речных компаний активно исследуется историками, что позволяет проследить создание новых форм экономических отношений, прежде всего, в удаленных регионах. Однако развитие предпринимательских компаний связано с заказчиками, потребителями, потенциальными клиентами. Перевозка пассажиров для конца XIX – начала XX вв., в том числе в Обь-Иртышском водном бассейне, становилась востребованной коммерческой услугой, которая в отсутствие альтернативных вариантов транспортировки приносила неплохой доход. Цель данной статьи – показать организацию и динамику пассажироперевозок в Обь-Иртышском водном бассейне. При подготовке данной работы использовался статистический метод и метод выборочного анализа данных из отчетной документации нескольких речных компаний. Это позволило выделить не только категории и группы пассажиров, но и показать условия размещения при транспортировке по рекам Обь-Иртышского водного бассейна. Хотя групп перевозимых пассажиров было семь, основными заказчиками данной услуги были местные жители, а самым выгодным клиентом являлось государство. Данные выводы подтверждают мнение современников, а также историков о заинтересованности всех участников процесса товарно-денежных отношений в Западной Сибири в развитии не только железнодорожного транспорта, но и речного. Источники указывают также на то, что крупные речные перевозчики стремились диверсифицировать капитал, вкладывая его в направления, которые только оформились в Обь-Иртышском водном бассейне. Интерес вызывает организация пассажироперевозок по локальным маршрутам на Обском Севере как самими компаниями, так и по договорам с исполнительной властью.

Abstract. In modern historical literature the problem of the formation and development of river companies is actively studied by historians, which allows us to trace the formation of new forms of economic relations, primarily in remote regions. But the development of entrepreneurial companies is primarily associated with customers, consumers, and potential clients. The transportation of passengers at the end of the 19th – beginning of the 20th centuries, including in the Ob-Irtysh water basin, became a popular commercial service, which, in the absence of alternative transportation options, brought in good income. The purpose of this article is to show the organization and dynamics of passenger transportation in the Ob-Irtysh water basin. In preparing this work, a statistical method and a method of selective analysis of data from the reporting documentation of several river companies were used. This made it possible to identify not only categories and groups of passengers of river companies, but also to show the conditions of accommodation during transportation along the rivers of the Ob-Irtysh water basin. Although there were seven groups of passengers transported, the main customers of this service were local residents, and the most profitable client was the state. These conclusions confirm the opinion of contemporaries, as well as the conclusions of historians about the interest of all participants in the process of commodity-money relations in Western Siberia in the development of not only railway transport, but also river transport. Sources also indicate that large river transport companies sought to diversify their capital by investing it in areas that had just taken shape in the Ob-Irtysh water basin. Of interest is the organization of passenger transportation both by the company itself and under contracts with the executive authorities of local routes in the Ob North.

Ключевые слова: пароход; пассажир; Обь-Иртышский водный бассейн; легко-пассажирское пароходство; каюты I–IV класса.

Сведения об авторе: Задорожная Ольга Анатольевна, ORCID: 0000-0002-1305-9728, канд. истор. наук, доцент; Сургутский государственный университет, г. Сургут, Россия, zadorozhniaya.olga@yandex.ru

Keywords: steamship; passenger; Ob-Irtysh water basin; light passenger shipping company; I–IV class cabins.

About the author: Olga A. Zadorozhnyaya, ORCID: 0000-0002-1305-9728, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Surgut State University, Surgut, Russia, zadorozhniaya.olga@yandex.ru

Задорожная О.А. Организация пассажироперевозок в Обь-Иртышском водном бассейне (конец XIX – начало XX вв.) // Вестник Нижневартовского государственного университета. 2024. №1(65). С. 47-61. <https://doi.org/10.36906/2311-4444/24-1/05>

Zadorozhnyaya, O.A. (2024). Organization of Passenger Transportation in the Ob-Irtysh Water Basin (End of XIX – Early XX Centuries). *Bulletin of Nizhnevarтовsk State University*, (1(65)), 47-61. (in Russ.). <https://doi.org/10.36906/2311-4444/24-1/05>

Создание единой транспортной системы отразилось как на изменениях в структуре перевозок в Сибири, так и на включении этого региона в экономическую систему Российского государства. Природно-ландшафтные особенности зауральских территорий способствовали активному использованию речных систем для транспортировки грузов и пассажиров. В научной литературе рассматривается проблема организации обслуживания пассажиров как фактора конкурентоспособности и рентабельности речных компания Западной Сибири [14, с. 26-30].

В Обь-Иртышском водном бассейне в конце XIX – начале XX вв. из 91 речных компаний только три пароходства в качестве приоритетного направления деятельности указывали перевозку людей. Первоначально «Легко-пассажирское пароходство Е.И. Мельниковой» планировало заниматься только перевозкой пассажиров по рекам Западной Сибири, но со временем стало практиковать доставку попутного груза и пассажирского багажа [12, с. 161-182]. Остальные речные компании, как правило, совмещали грузоперевозки и пассажироперевозки, чтобы обеспечить полную загрузку мощностей. Самое большое пароходство «Товарищество Западно-Сибирского пароходства и торговли» свою стратегическую политику определило как осуществление пароходного сообщения по рекам Западной Сибири с притоками и по реке Чулыме до города Ачинска [25, с. 1]. В Уставе «Русско-Китайского акционерного общества пароходства и торговли» отмечались следующие направления деятельности: перевозка пассажиров и грузов, производство торговли между Европейской Россией, Сибирью и Китаем [24, с. 2].

Организация пассажироперевозок по рекам Обь-Иртышского водного бассейна прежде всего была тесно связана с группами заказчиков данной услуги: местные жители, переселенцы, ссыльные, призывники, мобилизованные, арестанты и т. д. Но из всего списка только первую группу можно отнести к пассажирам, т. к. они приобретали билеты, а остальные, как правило, попадали на суда в соответствии с заранее подписанным договором

с предпринимательскими компаниями или исполнительными органами власти. Договорные перевозки могли осуществляться как на отдельных судах, так и вместе с обычными пассажирами, что обеспечивало рентабельное использование единиц речного транспорта. В источниках в качестве пассажиров паровых судов упоминались следующие категории: пассажиры I и II классов (размещались в каютах), III и IV классов (на палубе), воинские команды, переселенцы и арестанты. Договорные перевозки предполагали транспортировку не только арестантов, переселенцев, но и мобилизованных. В последнем случае в Уставе «Русско-Китайского акционерного общества пароходства и торговли» отмечалось, что для нужд армии и флота любое судно может быть изъято во временное пользование. При этом судовладелец мог рассчитывать на получение вознаграждения в размере 5% годовых от первоначальной стоимости или 6% от балансовой стоимости судна на момент изъятия [24, с. 9]. Исполнительные власти могли осуществлять по мере надобности ремонт речного судна, чтобы вернуть его владельцу в исправленном состоянии.

По данным статистики на начало XX в. число пассажироперевозок по трем главным рекам Сибири доходило до 527 088 человек в год: на Обь приходилось 316 414, Енисей – 63 515, Амур – 147 159. Соответственно, основной поток пассажироперевозок – более 60% от общего числа – следовал по Оби и ее притокам. Это связано с отсутствием в регионе других видов транспорта, выгодным местоположением Обь-Иртышского водного бассейна. Именно эти факторы обеспечивали увеличение числа пассажиров, например, за период с 1904 по 1907 гг. на 43%: в 1904 г. было перевезено 174 593 человек, в 1905 г. – 118 651, в 1906 г. – 238 378, в 1907 г. – 316 414 [22, с. 3-7].

В целом в Обь-Иртышском водном бассейне преобладала перевозка пассажиров III–IV класса и переселенцев, на которых приходилось 83,9% по данному региону и 50,4% – в Сибири (См.: табл. 1).

Таблица 1

Классификация пассажиров речных судов в Сибири на 1907 г. [22, с. 74-75]

группы пассажиров	Сибирь		Обь-Иртышский бассейн	
	человек	%	человек	%
I и II класса	63466	12	45049	14,3
III и IV класса	325783	61,8	161649	51
военных	15554	3	4849	1,5
переселенцев	120630	22,9	103981	32,9
арестантов	1692	0,3	886	0,3
Итого	527088	100	316414	100

Безусловно, увеличение численности перевозки переселенцев и военных связано с социально-политической ситуацией в стране, такими как Русско-японская война, Первая русская революция, аграрная реформа П.А. Столыпина, а также с последствиями разорения значительной массы крестьянства в пореформенный период, нарастанием темпов промышленного переворота и т. д. Так, поток переселенцев увеличился в 1907 г. по сравнению с 1904 г. в 155 раз. Отметим, что статистика учитывала только тех, кто

переселялся по государственным программам, а речные компании доставляли эту группу населения по договорам, самостоятельные переселенцы здесь, как правило, не учитывались.

Появление новых речных маршрутов и усложнение структуры эксплуатируемых направлений способствовали выделению наиболее приоритетных направлений движения по Обь-Иртышскому бассейну – по Оби и ее притокам: Северная Сосьва, Иртыш, Тобол, Тавда, Тура, Томь и Бия (См.: табл. 2). Отметим, что практически все категории пассажиров начинали или завершали свое движение в пределах указанного региона. По численности пассажиропотока выделились реки Обь, Иртыш и Томь, на которые приходилось 87% пассажироперевозок. По рекам Тоболу, Тавде и Северной Сосьве следовало небольшое число пассажиров, в основном эти поездки совершали местные жители, рабочие рыболовных артелей, чиновники или арестанты (р. Тавда).

Таблица 2

Численность отбывающих и прибывающих пассажиров по Оби и ее притокам на 1907 г. [22, с. 75-76]

группы пассажиров	реки								всего
	Обь	Сев. Сосьва	Иртыш	Тобол	Тавда	Тура	Томь	Бия	
<i>число отбывших пассажиров</i>									
И и II класс	19197	6	16840	107	-	1805	4594	2500	45049
III и IV класс	88935	14	45773	678	-	5559	14521	6170	16149
военные	2921	-	1696	-	-	33	104	95	4849
переселенцы	68859	-	30707	8	-	-	945	2261	103981
арестанты	298	-	300	-	1205	171	117	-	886
итого	180210	20	95311	793	1205	7568	20281	11026	316414
<i>число прибывших пассажиров</i>									
И и II класс	18806	13	16461	62	-	2278	5038	2391	45049
III и IV класс	88441	14	45664	804	-	5968	14942	5816	16149
военные	2581	-	1583	-	-	124	153	408	4849
переселенцы	69266	-	30677	1	-	1253	1335	1449	103981
арестанты	363	-	179	-	-	179	90	75	886
Итого	179457	27	94546	867	-	9802	21558	10139	316414

По берегам рек Сибири в населенных пунктах стали оборудовать пароходные пристани со складскими помещениями, механизмами для разгрузки и погрузки грузов. Из восемнадцати оборудованных пристаней по реке Оби с притоками 85% пассажиропотока приходилось на десять городов: Барнаул, Бийск, Камень, Ново-Николаевск, Омск, Павлодар, Семипалатинск, Тобольск, Томск и Тюмень.

Однако соотношение отправленных и прибывших пассажиров на эти пристани было связано с экономической значимостью речного участка и численностью населения (См.: табл. 3, 4). По числу отправленных и прибывших пассажиров в указанный период лидировали Ново-Николаевск и Барнаул, довольно стабильная ситуация характерна для Омска, Томска и Камня.

Таблица 3

**Общая численность отправленных пассажиров
с основных пристаней Обь-Иртышского бассейна в навигацию 1907 г. [22, с. 75-76]**

№	пристани	всего пассажиров	категории пассажиров			
			I–IV класс	переселенцы	военные	арестанты
1	Ново-Николаевск	41428	5673	34343	1361	51
2	Барнаул	31597	11854	18113	1342	288
3	Омск	21401	9077	11644	680	-
4	Томск	18765	17600	945	103	117
5	Камень	13591	1540	11911	140	-
6	Тобольск	11581	11117	27	145	292
7	Семипалатинск	11152	2144	8252	756	-
8	Бийск	8670	6314	2261	95	-
9	Тюмень	6906	6702	-	33	171
10	Павлодар	6723	2651	4048	24	-
	всего	171814	74762	91544	4679	919

Таблица 4

**Общая численность прибывших пассажиров
на основные пристани Обь-Иртышского бассейна в навигацию 1907 г. [22, с. 74-76]**

№	пристани	всего пассажиров	категории пассажиров			
			I–IV класс	переселенцы	военные	арестанты
1	Барнаул	36329	8226	26689	1302	112
2	Ново-Николаевск	34831	5586	28152	1024	69
3	Омск	21214	3853	17361	660	-
4	Томск	19779	18204	1335	150	90
5	Камень	13762	5333	8330	99	5
6	Семипалатинск	11948	4687	6588	673	-
7	Тобольск	11022	10677	132	42	171
8	Бийск	8207	6275	1449	408	75
9	Тюмень	7746	6369	1253	124	179
10	Павлодар	7517	3349	4102	66	8
	Итого	172355	72559	95391	4548	709

По отдельным группам пассажиров наблюдались отличия: основная часть пассажиров I–IV класса приходилась на Томск, Барнаул и Тобольск; в приемке паровых судов с переселенцами лидировали Ново-Николаевск, Барнаул, Омск; по числу доставленных военных – Ново-Николаевск и Барнаул; по арестантам – Тобольск, Барнаул и Тюмень. При этом число и группы перевозимых пассажиров на пристанях вышеназванных городов позволяли определить направление их движения (табл. 3). Безусловно, это были показатели общей статистики пассажироперевозок в Обь-Иртышском бассейне, но для каждой компании состав наиболее доходных пристаней был индивидуальный и определялся в зависимости от целей и стратегической линии пароходства.

В 1907 г. по рекам Обь-Иртышского водного бассейна было перевезено 172 355 человек. В последующие пять лет до 1911 г. наблюдалось увеличение пассажиропотока, и он в год достигал около 310 000. человек. Серьезный рост наблюдался в 1912 г., когда было

перевезено на пароходах 344 355 человек. На 1912 г. на Обь-Иртышский водный бассейн приходилось 41,5% от перевозки по трем главным бассейнам Сибири [23, с. 76-78].

В Западной Сибири, например, из заявленных 102 судов (пассажирские, товарно-пассажирские и буксирно-пассажирские) к эксплуатации в навигацию 1906 г. только 37% занималось плановой доставкой пассажиров. Существенным отличием пассажирских судов являлось проведение перевозок по «правильному и срочному» расписанию, что сокращало время и становилось важным фактором мотивации при выборе компании-исполнителя. В то же время буксирно-пассажирские суда тянули за собой одну или несколько груженых барж, что замедляло скорость движения. Основными пассажирами на таких судах, как правило, были сопровождающие груз и представители малообеспеченных слоев населения, не имевшие возможности приобрести более дорогие билеты. После 1910-х гг. появилась новая категория товарно-пассажирских судов с грузоподъемностью свыше 10 тыс. пудов и мощностью более 60 л. с., как правило, выполнявших заказные рейсы или доставлявшие груз к определенному времени. Скорость передвижения стала определяться категорией судна: самыми быстроходными считались пассажирские и товарно-пассажирские, для них характерна скорость свыше 10 верст/час, а для буксирных только 5 верст/час.

В целом условия перевозки пассажиров регламентировались как российским законодательством, так и внутренними документами предпринимательских компаний. Перед навигацией «Товарищество Западно-Сибирского пароходства и торговли» определяло примерное количество судов для перевозки пассажиров в зависимости от планируемой интенсивности навигации, от количества договорных рейсов и т. д. С 1899 г. по 1906 г. 10 из 29 судов могли одновременно перевозить до 6 876 пассажиров, из них I класс – 7,1%, II класс – 6,7%, III класс – 86,2%. Первенство по числу перевезенных пассажиров принадлежало пароходам «Товарищество», на котором размещалось до 800 человек (III класс), «Игнатов» – до 845 (I – 37, II класс – 58, III класс – 750), «И. Колчин» – до 600 человек, «Казак» – до 600 человек. Пассажиров I класса перевозили до 50 человек на пароходах «Казанец», «И. Курбатов» и «О. Карпова», до 40 человек II класса на «Фортуна», до 35 человек на пароходах «Сарапулец» и «О. Карпова». С началом Первой Мировой войны Товарищество стало расширять варианты перевозки людей, для этого использовались 15 товарно-пассажирских двухэтажных пароходов американского типа – «Товарищество», «И. Корнилов», «П. Плещеев», «Алтай», «Азия», «Европа», «Ф. Корнилова», «И. Игнатов», «Сарт», «Нор-Зайсан», «Н. Сухотин», «И. Соколовский», «Киргиз», «Тоболяк», «Петроград», – два товарно-пассажирских парохода – «Русь» и «Китай», – на которых пассажиров размещали на носу и корме над первым этажом под тентом; 7 товарно-пассажирских одноэтажных пароходов – «Казанец», «Комета», «Пермяк», «П. Андреев», «П. Березницкий», «Фортуна», «Ласточка». В 1902 г. было перевезено 2 886 человек или на 57% больше заявленных в начале навигации, в 1909 г. – 4 028 человек, на 46% больше, в 1915 г. – 12 479 человек, на 49% больше [1, с. 78-79; 2, с. 1017; 3, с. 257; 11, с. 169, 170-171; 12, с. 110-118; 20, с. 3-5] (табл. 5).

Таблица 5

**Динамика доходности пассажироперевозок «Товарищество
Западно-Сибирского пароходства и торговли» (1899–1906 гг.)** [Составлено по: 4-8]

год	общий доход		доход от перевозки пассажиров	
	сумма (рубль-копеек)	%	сумма (рубль-копеек)	%
1899/1900	1184179-56	100	111884-61	9,4
1900/1901	1124399-04	100	87895-62	7,8
1901/1902	1082501-85	100	107111-85	9,8
1902/1903	1172296-88	100	119842-25	10,23
1903/1904	1162723-90	100	87335-51	7,5
1904/1905	1371164-03	100	110046-93	8
1905/1906	1206914-78	100	143121-54	11,9

Хотя перевозка пассажиров и относилась к коммерческой операции, для многих компаний она была не основным направлением предпринимательской деятельности. Нередко речная компания в начале деятельности на несколько навигаций увеличивала число пассажирских судов, что оказывалось нерентабельным. Поэтому основной оставалась практика комбинирования коммерческих услуг. В отчетных документах компании упоминались буксирно-пассажирские, товарно-пассажирские, буксирно-товарно-пассажирские и товарно-буксирно-пассажирские суда, но пассажирских судов эксплуатировалось одно или два. Отметим, что некоторые группы пассажиров перевозились на непаровых судах, арстанты и переселенцы нередко на баржах.

По данным отчетной документации Товарпара за навигацию 1915 г. три судна одновременно перевозили 2 932 человека, в основном это были переселенцы и рабочие для промышленных предприятий Западной Сибири. В тот же год на пароходе «Русь» по маршруту Омск–Усть-Каменогорск вместо 1 104 человек было размещено 486 человек, основные площади были заняты 18 тыс. пудов груза, а остальные пассажиры с билетами остались ждать проходящего судна [21, с. 10-15]. Самое мощное судно «И. Корнилов» (180 л. с.), чтобы не потерять прибыль из-за неполной загрузки трюмов на палубе разместило 800 человек. По данным Сибирского банковского консорциума Товарпар после 1914 г. стал лидером по перевозкам, получив большинство контрактов по транспортировке воинских чинов и военнопленных в Обь-Иртышском бассейне [20, с. 8].

Осуществление пассажироперевозок связано также с организацией структуры коммерческой деятельности и формированием соответствующей инфраструктуры. Перевозка людей по рекам требовала решения проблемы размещения, наличия удобств во время движения судна. Отметим, что любое пароходство было заинтересовано во всех группах перевозимых пассажиров, т. к. это делало компанию известной в регионе, обеспечивало ее новыми заказами по перевозке грузов, поддержку со стороны местной исполнительной власти и т. д. Для регулирования отношений речной компании и пассажиров как потребителей предоставляемых услуг утверждались «Правила перевозки пассажиров». Так, важной частью обслуживания пассажиров являлась подготовка

правильного и утвержденного расписания движения речных судов. В указанный период «правильное» расписание по рекам публиковалось в «Путеводителях по Иртышу и Оби», в официальных справочниках Министерства путей сообщения с указанием рейсов, их особенностей. В источниках упоминалось, что разные компании региона объединялись для проведения совместных рейсов, например, в 1916 г. «Товарищество Западно-Сибирского пароходства и торговли», Торговый дом Корниловых и Торговый Дом Плотниковых осуществляли восемь срочных рейсов по маршрутам Тюмень – Омск, Омск – Семипалатинск, Семипалатинск – Тополев Мыс (три раза в неделю), Тюмень – Томск, Томск – Ново – Николаевск – Бийск, Тюмень – Тобольск, Тюмень – Туринск, Тюмень – Сосьвинский завод (еженедельно).

Движение судов на зауральских территориях Российского государства совершалось по столичному времени: настенные часы на пристанях и остановках показывали петербургское время и располагались рядом с расписанием. Само расписание маршрутов регулярно публиковалось в официальной прессе и вывешивалось на стендах у железнодорожных станций в Тюмени и Омске. Хотя график движения утверждался на всю навигацию, но при необходимости разрешалось вносить в него изменения, о которых должно было быть известно за сутки. Также категорически запрещалось преждевременное отплытие или задержки начала движения судов на узловых пристанях с наличием агентств компании, хотя небольшие пристани при отсутствии пассажиров разрешалось покинуть за полчаса раньше [13, с. 54-55]. В «Правилах» отдельно оговаривалось, что кассир на малых станциях при продаже билета обязан был предупредить пассажира об этой особенности.

После 1914 г. в Западной Сибири выделялось 18 обязательных речных пристаней, хотя суда, например, Товарпара, делали остановки в 108 населенных пунктах региона [19; 20]. Если у пароходства не было собственной пристани в конкретном населенном пункте, то с владельцем местной пристани подписывался договор о возможной аренде места или доставке пассажиров и груза с судна на берег на лодках. Важной частью следования становилось соблюдение длительности пребывания на остановке, что позволяло пассажирам сойти на берег. Для оповещения пассажиров о скором отходе судна давалось два свистка и только после третьего могли убрать сходни.

Размещение пассажира определялось в соответствии с классностью купленного билета и с указанием мест для пассажиров I–II классов. При перевозке групп людей, например рабочих артелей, предусматривалось приобретение одного билета на всех с указанием начальной и конечной станции. Цена билета устанавливалась в начале навигации и практически не менялась в течении всей навигации, хотя в 1901 г. из-за небольшого числа пассажиров стоимость проезда приходилось снижать, что вынудило мелких перевозчиков отказаться вообще от этой услуги [18, с. 50]. Будучи крупным участником рынка Товарпар, разрешал пользоваться «тарифом перевозок» своим партнерам: в 1913 г. в расписании парохода «Три святителя» (судовладелец В.Я. Смороденников) по маршруту Павлодар –

Ирбит указывалось, что перевозка пассажиров предоставляется по таксе Товарпара [15, с. 397].

Со временем оформились различные варианты обслуживания даже по базовому билету: пассажиру позволялось на маршруте следования сходить на берег, а затем продолжать движение на других судах этой же компании. В соответствии с российским законодательством вводилась категория бесплатных билетов, например, для сотрудников и рабочих компании-перевозчика и членов их семей, для рыболовных артелей партнеров, что обеспечивало увеличение пассажиропотока. В соответствии с российским законодательством и «Правилам пароходства Е.Г. Мельниковой» скидка 50% на билет предоставлялась для детей 2–8 лет, Товарпар детей до 5 лет перевозил бесплатно, до 10 лет оплата составляла $\frac{1}{2}$ от стоимости взрослого билета [16, с. 542]. Для предотвращения мошенничества предусматривалось «установление возраста ребенка» капитаном или его помощником в присутствии двух посторонних людей с составлением протокола при отсутствии документов. Также распространение получила продажа сезонных билетов с открытой датой, т. е. билет можно было купить еще до начала навигации по более низкой цене, а использовать в период навигации. Также льготы предусматривались для офицеров и семейных пар при проезде в каютах II класса: они получали скидку на одного человека и 25% за багаж.

Отметим, что не только права пассажира защищались законом, но и права речной компании, например, если пассажир не вышел на своей пристани, то он должен был уплатить двойной тариф. В целом, как российское законодательство, так и местные инструкции делегировали капитану судна большие полномочия, касающиеся размещения пассажиров, недопущения на судно по причинам нетрезвого состояния, грязной одежды, отсутствия свободных мест, болезненного вида и т. д. [20, с. 53]. После 1905 г. было официально разрешено провозить на судах Товарпара комнатных животных и птиц с предоставлением соответствующих документов и приобретением специального проездного билета.

В начале XX в. на всех речных судах Обь-Иртышского водного бассейна имелось электрическое освещение, а одноместные, двухместные или трехместные каюты пассажиров первых двух классов отапливались паром по показаниям погодных условий. На новых двухэтажных судах американского типа для пассажиров этих классов имелись ваннные комнаты с теплой водой, а также двухсветные салоны с пианино и библиотекой. Особенностью структурирования пространства двухэтажного парохода «Алтай» было выделение зон для пассажиров всех четырех классов. Пассажиры I класса размещались в 20 одноместных каютах, в которых при необходимости могла разместиться супружеская пара. В этой части судна для пассажиров I класса были устроены три санитарных комнаты (две дамских и мужская). При входе в зону кают этого класса находилась каюта капитана судна [10, л. 7-10]. Для пассажиров I класса была устроена отдельная столовая с мебелью, а также

зона отдыха, включающая пять мягких диванов, десять кресел и несколько кресел-качалок. Для времяпрепровождения в пути имелся шахматный столик, два письменных стола, четыре небольших столика для настольных игр, два ломберных стола и 12 венских стульев. В салоне можно было послушать музыкальные произведения, исполнявшиеся на пианино приглашенными музыкантами или пассажирами. Пассажиры II класса размещались в 28 каютах как одноместных, так и двух- и трехместных. В этой зоне находились каюты первого и второго помощников капитана, каюта машиниста и каюта фельдшера [10, л. 10-13 об.]. Для пассажиров этого класса была устроена отдельная каюта-ванная и четыре санитарных комнаты. Зона принятия пищи и развлечений располагались в одном большом помещении, в центре которого стоял большой обеденный стол, в мягкой зоне – диван, четыре кресла, несколько игровых столов с 18 стульями. Отметим, что на некоторых судах имелись как общие зоны отдыха, так и отдельные залы для мужчин и женщин.

Если говорить об устройстве судна, то каюты I класса конечно были больше по площади, а также в них располагались места для сна, небольшой столик, умывальник, плевательница. Пассажиры II класса для осуществления утреннего туалета могли пройти в общую ванную комнату или заказать в каюту умывальник и таз (табл. 6). Пассажирам I–II класса разрешалось использование собственного постельного белья, но в случае его отсутствия пассажир мог за 1 рубль получить весь комплект (одеяло, подушка с наволочкой, две простыни) у буфетчика или все эти предметы по отдельности за оплату от 10 до 50 коп.

Таблица 6

Обустройство пассажирских кают I–II класса парохода «Алтай» [10, л. 7-13 об.]

№	оборудование	каюта	
		I	II класс
1	штор	1 чесучовая	1 полотняная
2	пружинных матрасов	1	2
3	фарфоровый умывальник	1	-
4	эмалированная плевательница	1	-
5	термометр	1	1
6	никелированных вешалок	4	4
7	зеркало в раме	1	1

Места для пассажиров более низкого класса (III–IV) в основном находились на палубе. Особого отличия между пассажирами этих классов не было, но пассажиры III класса помимо палубы могли разместиться под тентом второй палубы, что защищало их от ветра и дождя. Для этой категории имелось 16 крашенных столов, 16 табуреток, 22 скамейки и 32 дивана. За отдельную плату можно было взять мочальный (имелось 10 штук) или обычный (28) матрас или чехол (137) от матраса, который заполнялся на пристани соломой или вещами пассажира. Для перевозки животных и птицы на палубе были устроены курятник и собачник [10, Л. 12об.-13об.].

На пароходе «Товарпар» могли разместиться пассажиры четырех классов. Пассажирам I класса предназначалось 14 одноместных и две двухместных каюты. Здесь находились спальные места с пружинными матрасами, зеркало, полки для багажа, ковровые табуретки, умывальник, термометр, плевательница, графин с подграфинником, бра для освещения, нагрудники спасательные по количеству спальных мест. В отличие от многих судов в коридоре первого класса размещались шкафы с посудой, табуретки и телефонный аппарат. Для пассажиров было выделено салонное помещение с четырьмя диванами, шестью креслами, шестью полукреслами, отдельным креслом с письменным столом, а также игровыми столами для шахмат и других настольных игр. Также здесь находились пианино с нотами, телефонный столик с телефоном, барометр и термометр. В столовой зоне помимо обеденных столиков и тридцати двух стульев не было никакой другой мебели [9, л. 11-11 об.; 10, л. 13 об.]. Обслуживанием пассажиров самого дорогого класса занимались отдельный официант и горничная, каюты которых размещались в этой части парохода. В 24 каютах II класса одновременно размещалось до сорока двух человек. В коридоре кают II класса были устроены вешалки для одежды, шкафы с посудой, огнетушители, телефонный аппарат. В этой части судна имелась отдельная санитарная и ванная комнаты. Для обслуживания пассажиров были также выделены горничная и официант. В этой части судна располагались каюты капитана, первого и второго помощника капитана, машиниста, двух помощников машиниста, лоцмана, боцмана, двухместная каюта штурвальных, электротехника, четырехместная каюта масленщиков, фельдшера и для судовой команды – санитарная комната с местом хранения сменной одежды и постельного белья, десятиместная каюта матросов, четырехместная каюта кочегаров. Размещение пассажиров III класса было раздельное: для женщин была устроена общая дамская каюта на 16 человек, мужчины размещались под тентом на палубе, но здесь также были устроены спальные места. В этой зоне судна располагались каюты буфетчика и кухонной прислуги, а также помещение буфета и кухни [9, л. 15-17; 10, л. 13 об.-14]. Пассажиры IV класса могли устроить себе спальные места на палубе.

Длительные речные маршруты требовали от речных компаний организации питания пассажиров всех групп. Пассажиры первых двух классов на двухэтажных пароходах имели возможность принимать пищу в выделенных помещениях, на одноэтажных судах для них имелись общие рестораны и гостиные. На судах Обь-Иртышского бассейна были устроены буфеты по образцу волжских. В «Путеводителях» на очередную навигацию, как правило, публиковали ассортимент блюд с примерными ценами. В меню 1910-х гг. входили: алкогольные напитки разного вида (водка, вино, ликеры, коньяк, наливки), закуски (икра, сыр, селедка, бутерброды, пирожки, масло) и напитки (чай, какао, горячий шоколад). Отметим, что для пассажиров первых двух классов были оборудованы только места приема пищи, но не отдельные кухни, поэтому пассажир должен был заказать буфетчику обед или ужин. Как правило, в меню указывались горячие (супы) и холодные (окрошка, ботвинья,

салаты, ветчина, заливная рыба и т. д.) блюда, соусы, различные гарниры, к ним рыба или мясо, а также десерт [19, с. 88-91; 20, с. 82-84]. Во время движения судна обед готовился и подавался между 13 и 17 часами. Оплатив свой обед из двух-четырех блюд в среднем от 60 копеек до 1 рубля, пассажир получал его в столовой. На больших судах, как правило, для пассажиров III–IV классов был открыт буфет с соответствующим более дешевым меню. Особо стоит отметить, что в изучаемое время пассажиры могли заказать приготовление блюд из собственных продуктов, а пассажиры III–IV класса даже могли готовить самостоятельно на кухне. Это позволяет говорить, что продукты для блюд пассажиры могли везти с собой, в этом случае приготовление обеда обходилось около 25 копеек. С начала XX в. в Западной Сибири увеличилась численность перевозимых на судах переселенцев и военных. Эти категории пассажиров могли бесплатно получать в буфете горячую воду в свою посуду, а за чайник из буфета платили по 3 коп. [20, с. 82].

Помимо этого, пассажир речного судна мог перевезти ручной багаж до двух пудов в каюте, как правило, это был саквояж, подушка, одеяло и т. д. Все остальные вещи весом до одного пуда сдавались в багажную комнату на судне и перевозились за дополнительную плату. Багаж принимался при условии, что он будет чистым и упакованным. Так перевозка багажа приносила перевозчику дополнительный доход и была привлекательной для пассажира, но страхование до 1914 г. было необязательным, поэтому его потеря при чрезвычайной ситуации освобождала транспортную компанию от ответственности [20, с. 57].

На больших судах имелся фельдшер, на малых – аптечный ящик с медикаментами и перевязочными материалами для оказания пассажирам первой помощи [24, с. 8; 25, с. 16]. Помимо этого, компания-перевозчик должна была заботиться о пожарной безопасности как во время движения, так и при стоянке на пристани. Так, в Уставе Русско-китайского акционерного общества сказано, что «на пристанях, пароходах и судах должны были находиться в готовности и исправности огнегасительные приборы и другие средства тушения пожара» [24, с. 6]. Пароходы оснащались шлюпками по численности пассажиров и команды на случай чрезвычайной ситуации. При поломке судна компания обязывалась быстро провести ремонт или пересадить пассажиров на проходящие суда или предоставить судно взамен поломанного [17, с. 48-62].

Таким образом, в конце XIX – начале XX вв. наблюдался процесс оформления организованных пассажироперевозок по рекам Западной Сибири. Но процесс скорее был противоречивым: с одной стороны, численность пассажиропотока увеличивалась, с другой – часть потенциальных клиентов предпочитала пользоваться железнодорожным сообщением или зимними трактами. В среднем перевозка пассажиров увеличилась за изучаемый период более чем 4,5 раза, в тоже время, численность пассажиров I–IV классов в Сибири с начала XX в. увеличилась на 75%. Для привлечения новых клиентов и заказчиков речные компании при поддержке местных властей занимались обустройством мест размещения пассажиров на пристанях во время ожидания судна. Так, Товарпар для

удобства ожидающих приобрел по 25 помещений в Тюмени и Семипалатинске, 19 – в Павлодаре, 17 – в Барнауле, по 7 – в Томске и Омске, по 2 – в Бийске, Таре и Камне, по одному – в Ирбите, Кривошекове, Евгацинске и Тобольске. Но только Семипалатинское агентство располагало специально оборудованным зданием с залами ожидания, буфетом с горячей едой, кухней для самостоятельного приготовления пищи, баней и конюшней с лошадьми [15, с. 211-227]. Так как на время движения на судне пароходства полностью несли ответственность за пассажира, поэтому были выделены зоны размещения в соответствии социальной принадлежностью: чиновники, купцы, состоятельные горожане устраивались в помещениях с отоплением и электрическим освещением [12, с. 211-227; 13, с. 54-55].

Литература

1. Вестник финансов, промышленности и торговли: Отчеты торговых и промышленных предприятий. СПб., 1905. 800 с.
2. Вестник финансов, промышленности и торговли: Отчеты торговых и промышленных предприятий. СПб., 1907. 1732 с.
3. Вестник финансов, промышленности и торговли: Отчеты торговых и промышленных предприятий. СПб., 1916. 457 с.
4. ГАНО (Государственный архив Новосибирской области. Ф. 145. Оп. 1. Д. 3.
5. ГАНО. Ф. 145. Оп. 1. Д. 11.
6. ГАНО. Ф. 145. Оп. 1. Д. 16.
7. ГАНО. Ф. 145. Оп. 1. Д. 23.
8. ГАНО. Ф. 145. Оп. 1. Д. 44.
9. Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. И-50. Оп. 1. Д. 90.
10. ГАТО. Ф. И-50. Оп. 1. Д. 102.
11. Задорожная О.А. Паровой флот «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли» (1898–1917 гг.) // Исторический журнал: научные исследования. 2017. № 3. С. 167-178.
12. Задорожная О.А. Речные компании. Сургут: Издательский центр СурГУ, 2012. 253 с.
13. Задорожная О.А. Речные агентства «Товарищества Западно-сибирского пароходства и торговли» и организация ее деятельности в районе Обь-Иртышского бассейна (1898–1917 гг.) // Genesis: исторические исследования. 2018. № 10. С. 50-58.
14. Кротт И.И., Любимов А.А. Организация сервисного обслуживания пассажирских перевозок на речном транспорте Западной Сибири в конце XIX – начале XX вв. // Вестник Омского университета. Серия «Исторические науки». 2022. Т. 9. № 4 (36). С. 24-37.
15. Официальный указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений. Летнее движение 1901 года. СПб., Скоропечат. П. О. Яблонского, 1901. 701 с.

16. Официальный указатель железнодорожных, паровых и других пассажирских сообщений. СПб.: Лештук. паровая скоропечатня П.О. Яблонского, 1912. С. 803.
17. ПСЗРИ. СПб., Государственная типография, 1901. Т. XVIII. 859 с.
18. Правила перевозки пассажиров Товариществом Западно-сибирского пароходства и торговли // Путеводитель по Иртышу и Оби. 1915. Петроград: Типография М. Пивоварского, 1915. 95 с.
19. Путеводитель по Иртышу и Оби. Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли: на 1914 г. СПб.: Художествен.-графич. ателье и печатня М. Пивоварский, 1914. 96 с.
20. Путеводитель по Иртышу и Оби: 1916 г. Петроград: Типография М. Пивоварского и Ц. Типографа, 1916. 182 с.
21. Речной флот (паровой и непаровой) Азиатской России. СПб.: Тип. М-ва путей сообщ., 1902. 280 с.
22. Статистический сборник Министерства Путей сообщения на 1907 г. СПб.: изд. М-ва путей сообщения, 1909. Выпуск 99. 472 с.
23. Статистический сборник Министерства Путей сообщения в 1912 г. СПб.: изд. М-ва путей сообщения, 1909. Выпуск 133. 208 с.
24. Устав Русско-китайского акционерного общества пароходства и торговли. СПб.: Сенатская типография, 1910. 38 с.
25. Устав «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли». СПб., 1899. 47 с.

References

1. Vestnik finansov, promy`shlennosti i torgovli: Otchety` torgovy`x i promy`shlenny`x predpriyatij. SPb., 1905. 800 s. (in Russ.).
2. Vestnik finansov, promy`shlennosti i torgovli: Otchety` torgovy`x i promy`shlenny`x predpriyatij. SPb., 1907. 1732 s. (in Russ.).
3. Vestnik finansov, promy`shlennosti i torgovli: Otchety` torgovy`x i promy`shlenny`x predpriyatij. SPb., 1916. 457 s. (in Russ.).
4. GANO (Gosudarstvenny`j arxiv Novosibirskoj oblasti. F. 145. Op. 1. D. 3. (in Russ.).
5. GANO. F. 145. Op. 1. D. 11. (in Russ.).
6. GANO. F. 145. Op. 1. D.16. (in Russ.).
7. GANO. F. 145. Op. 1. D. 23. (in Russ.).
8. GANO. F. 145. Op. 1. D. 44. (in Russ.).
9. Gosudarstvenny`j arxiv Tyumenskoj oblasti (GATO). F. I-50. Op. 1. D. 90. (in Russ.).
10. GATO. F. I-50. Op. 1. D. 102. (in Russ.).
11. Zadorozhnyaya, O.A. (2017). Parovoj flot «Tovarishhestva Zapadno-Sibirskogo parohodstva i torgovli» (1898–1917 gg.). *Istoricheskij zhurnal: nauchny`e issledovaniya*. № 3. S. 167-178. (in Russ.).

12. Zadorozhnyaya, O.A. (2012). *Rechny`e kompanii*. Surgut: Izdatel`skij centr SurGU, 253 s. (in Russ.).
13. Zadorozhnyaya, O.A. (2018). *Rechny`e agentstva «Tovarishhestva Zapadno-sibirskogo paroxodstva i trgovli» i organizaciya ee deyatel`nosti v rajone Ob`-Irty`shskogo bassejna (1898–1917 gg.)*. *Genesis: istoricheskie issledovaniya*. № 10. S. 50-58. (in Russ.).
14. Krott, I.I., & Lyubimov, A.A. (2022). *Organizaciya servisnogo obsluzhivaniya passazhirskix perevozok na rechnom transporte Zapadnoj Sibiri v konce XIX – nachale XX vv. Vestnik Omskogo universiteta. Seriya «Istoricheskie nauki»*. T. 9. № 4 (36). S. 24-37. (in Russ.).
15. *Oficial`ny`j ukazatel` zheleznodorozhny`x, paroxodny`x i drugix passazhirskix soobshhenij. Letnee dvizhenie 1901 goda*. (1901). SPb., Skoropechat. P. O. Yablonskogo, 701 s. (in Russ.).
16. *Oficial`ny`j ukazatel` zheleznodorozhny`x, paroxodny`x i drugix passazhirskix soobshhenij*. SPb.: Leshtuk. parovaya skoropechatnya P.O. Yablonskogo, 1912. S. 803. (in Russ.).
17. PSZRI. SPb., Gosudarstvennaya tipografiya, 1901. T. XVIII. 859 s. (in Russ.).
18. *Pravila perevozki passazhirov Tovarishhestvom Zapadno-sibirskogo paroxodstva i trgovli // Putevoditel` po Irty`shu i Obi*. 1915. Petrograd: Tipografiya M. Pivovarskogo, 1915. 95 s. (in Russ.).
19. *Putevoditel` po Irty`shu i Obi. Tovarishhestva Zapadno-Sibirskogo paroxodstva i trgovli: na 1914 g*. SPb.: Xudozhestven.-grafich. atel`e i pechatnya M. Pivovarskij, 1914. 96 s. (in Russ.).
20. *Putevoditel` po Irty`shu i Obi: 1916 g*. Petrograd: Tipografiya M. Pivovarskogo i Cz. Tipografa, 1916. 182 s. (in Russ.).
21. *Rechnoj flot (parovoj i neparovoj) Aziatskoj Rossii*. SPb.: Tip. M-va putej soobshh., 1902. 280 s. (in Russ.).
22. *Statisticheskij sbornik Ministerstva Putej soobshheniya na 1907 g*. SPb.: izd. M-va putej soobshheniya, 1909. Vy`pusk 99. 472 s. (in Russ.).
23. *Statisticheskij sbornik Ministerstva Putej soobshheniya v 1912 g*. SPb.: izd. M-va putej soobshheniya, 1909. Vy`pusk 133. 208 s. (in Russ.).
24. *Ustav Russko-kitajskogo akcionernogo obshhestva paroxodstva i trgovli*. SPb.: Senatskaya tipografiya, 1910. 38 c. (in Russ.).
25. *Ustav «Tovarishhestva Zapadno-Sibirskogo paroxodstva i trgovli»*. SPb., 1899. 47 s. (in Russ.).

дата поступления: 29.11.2023

дата принятия: 03.12.2023

© Задорожня О.А., 2024