

ляются побегии каторжан, которые, несмотря на смертельную опасность, нашли наибольшее распространение в начале XX века в Александровской центральной каторжной тюрьме.

С.В. ГУЗЕНКОВ

КОНЦЕНТРАЦИЯ КАПИТАЛА И ОБРАЗОВАНИЕ ПАРОХОДНЫХ КОМПАНИЙ НА БАЙКАЛЕ В КОНЦЕ XIX—НАЧАЛЕ XX вв.

В конце XIX—начале XX вв. пароходство на Байкале получает свое дальнейшее развитие. Концентрация капиталов приводит к образованию новых более мощных пароходных компаний.

16 декабря 1880 г. в Кяхте был подписан договор об учреждении «Кяхтинского пароходного товарищества». Его учредители — Коммерции советник, Потомственный почетный гражданин, тарский купец первой гильдии А.Я. Немчинов и группа кяхтинских купцов располагали значительными капиталами — 360 тыс. р. серебром, разделенными между участниками на 30 паев, стоимостью 12 тыс. р. каждый (ГАИО, ф.480, оп.1, д.222, л.1).

«Товарищество на вере» видело свою цель «в устройстве пароходного движения для перевозки товаров по Байкалу и рекам Селенге и Ангаре» (Там же).

С появлением «Кяхтинского пароходного товарищества» судьба компании-предшественника «Байкальское пароходство» была предрешена. Ее владельцы, понимая, что не смогут конкурировать с новой транспортной фирмой, согласились на поступившее к ним предложение через Г.Ф. Шишелова о продаже своего пароходно-транспортного предприятия новому владельцу, что и произошло 7 февраля 1881 г. По договору движимое, в том числе и пароходы, а также недвижимое имущество на сумму 300 тыс. р. переходило в собственность «Кяхтинского пароходного товарищества», которое внесло в банк в «пользу города» — 292 500 р. (Там же, ф.32, оп.1, д.1153, л.5).

Намерение байкальских предпринимателей И.М. Могилева, И.И. Могилева. М.И. Шмулевича создать пароходную компанию «Товарищество на вере транспортирования кладей по Байкалу» (май 1881 г.), владея двумя парусными шхунами и с возможным расширением «провозных сил» в дальнейшем с целью ликвидировать монополию «Кяхтинского пароходного товарищества», как единственного грузоперевозчика, в частности, путем понижения грузовых фрахтов, реализовано не было. В 1887 г. в байкальском бассейне начала работать конкурирующая фирма — «Товарищество сибирского пароходства», созданная байкальски-

ми судовладельцами (братья Шишеловы, Шипуновы, Сверлов, Потапов и Свинын). В первую навигацию на Байкале «Товарищество» использовало парусные суда, а в ноябре 1887 г. провела испытания железного винтового парохода, построенного на Николаевском заводе в Иркутской губернии (ГАИО, ф.2693, оп.1, д.20, л.3, об.4). В 1892 г. на балансе «Товарищества сибирского пароходства» находилось 2 парохода и 6 барж грузоподъемностью по 6 тыс. пудов (Большаков В.Н. *Очерки истории речного транспорта Сибири XIX в. Новосибирск, 1991. С. 167*).

В апреле 1894 г. «Кяхтинское пароходное товарищество» прекратило свое существование, после того как его основной держатель — А.Я. Немчинов, владевший в компании тремя паями (больше всех компаньонов), выкупил предприятие, став его единственным собственником (15 апреля 1895 г.) (Тимонов В.Е. *О главнейших водных путях Приамурского края. СПб., 1895. С. 251*). Весной 1896 г. в распоряжении А.Я. Немчинова находилось 7 буксирно-пассажирских пароходов и 10 грузовых барж.

Пароходство А.Я. Немчинова являлось самым крупным коммерческим предприятием на Байкале. Известный сибирский историк Г.Х. Рабинович справедливо считал его монополией старокупеческого типа, поскольку сформировалось оно не в условиях свободной конкуренции, а при отсутствии всякой конкуренции, при поддержке государства в виде субсидий (Рабинович Г.Х. *Крупная буржуазия и монополистический капитал в экономике Сибири конца XIX—начала XX вв. Томск, 1975. С. 205*).

После смерти А.Я. Немчинова (28 июля 1900 г.) его пароходство «опекали» наследники — Е. Немчинова и И. Синицын, их доверенное лицо (П.М. Буйвид) сдавал пароходно-транспортное предприятие «состоятельным лицам» в арендное управление. Первым арендатором (на два года) предприятия являлось «Т-во Потапов И.Е. и К°. Фирма И.Е. Потапова располагала 6-ю пароходами, 9-ю баржами, а также «непаровыми судами».

После распада компании И.Е. Потапова один из его участников — потомственный почетный гражданин И.Н. Черных взял на себя обязательства по содержанию пароходства А.Я. Немчинова.

Необходимость бесперебойной доставки рабочих и транспортировки грузов для строящейся Кругобайкальской железной дороги заставило Управление КБЖД организовать собственный флот, состоящий из двух ледоколов («Ангара» и «Байкал»), трех колесных пароходов («Малыгин», «Второй», «Кругобайкалец»), двух катеров («Бард» и «Волна»), а также 8 «больших барж» и «барж малых» (ГАИО, ф.31, оп.3, д.375, л.65 об.).

Договор, подписанный в Иркутске 26 марта 1905 г. между Потомственными почетными гражданами М.М. Коковинным и И.Н. Черных юридически оформил появление новой пароходной компании «Товарищество на вере Байкальского пароходства и торговли» (Там же, д.394, л.59).

«Товарищ-учредитель» М.М. Коковин и «товарищ-вкладчик» И.Н. Черных определяли цель «Товарищества» как «эксплуатация пароходного дела по озеру Байкалу, а также озерам и рекам Восточной и Западной Сибири, а равно коммерческие предприятия и сделки. В эксплуатацию входят: перевозка пассажиров, грузов, почты и тому подоб[ное]» (*Там же*).

Предприятие было разделено на десять равных паев; семь — принадлежали М.М. Коковину, а оставшиеся три — И.Н. Черных. Каждый пай давал право одного решающего голоса.

Стоимость пая устанавливалась в 15 тыс. р. К 1 мая 1905 г. М.М. Коковин должен был внести в «капитал» Байкальского пароходства и торговли» 105 тыс. р. (70% суммы), а И.Н. Черных — 45 тыс. р. (30% суммы). Взносы могли поступать или наличными деньгами, или имуществом (пароходы, баржи с такелажем) (*Там же, л. 59*).

Стремясь не допустить конкуренции участники договора не имели права самостоятельно заниматься пароходным делом или вступать в транспортные фирмы, работающие в районе интересов «Товарищества». В этой связи И.Н. Черных передавал условия выполнения договора заключенного с пароходством наследников А.Я. Немчинова «на пароходное дело по озеру Байкалу и рекам Ангаре и Селенге на трехлетие (с 1 апреля 1905 г.) к исполнению ««Товариществу Байкальского пароходства и торговли»» (*Там же, л. 59 об.*).

По обоюдному решению сторон в компанию могли быть приняты новые «вкладчики». Согласие «товарищей» требовалось на продажу или передачу постороннему лицу своего долевого участия в «Товариществе». Положение договора о том, что ликвидация «Товарищества» решается большинством голосов, юридически закрепляла определяющую роль М.М. Коковина в судьбе пароходо-транспортного предприятия.

Спустя месяц, 29 апреля 1905 г. М.М. Коковин выдал доверенность И.Н. Черных на право управления пароходством с самыми широкими полномочиями. «Вообще, настоящею доверенностью я уполномочиваю Вас действовать вместо меня и исполнять все обязанности, возложенные на меня». После того, как И.Н. Черных продал свою долю в компании М.М. Коковину (в 1907 и 1911 гг.) и стал управляющим «Верхнеудинской пароходной компании», его должность в «Товариществе» занял Куликов.

В распоряжении Товарищества находилось 9 небольших пароходов, построенных на судовой верфях России и Западной Европы. Большинство из них было куплено у прежних владельцев — пароходства А.Я. Немчинова и у «Пароходства Сибирской пристани». Кроме того, компания располагала непаровыми судами-баржами, которых на 16 октября 1907 г. было 6 единиц. В 1905–1907 гг. на правах аренды «Товарищество Байкальского пароходства и торговли» владела морскими деревянными судами.

Тяжелая ситуация в Компании, сложная политическая обстановка в стране заставила М.М. Коковина продать свои паи китайскому под-

данному Жен-Юн-Ко (24 января 1918 г.), а самому выехать за пределы России.

В 1907 г. по Байкалу ходило 13 пароходов и 37 непаровых судов (ГАИО, ф.31, оп.3, д.305, л.10 об.). Кроме «рекоходных машин» пароходных компаний на Байкале работали парусные суда, небольшие катера, принадлежавшие представителям торгово-промышленных кругов, которые преимущественно обслуживали рыбные промыслы. В 1917 г. на «байкальском море» работало 5 судоходных предприятий с 13 Пароходами (19,5% парового флота Лено-Ангара-Байкальского бассейна) с общей мощностью двигателей 7505 л.с. и 10 непаровых судов (6,4% непарового флота, занятого на Лене, Ангаре и Селенге), способные поднять на борт 119 тыс. пудов грузов (Колпаков В.Д. *Общий краткий отчет работ «Партии по исследованию рек ленского бассейна» в 1911–1918 гг. Иркутск, 1919. С. 37*).

Наличие столь значительных «провозных сил» байкальского флота давало возможность перевозить пассажиров и транспортировать грузы, что в конечном итоге способствовало хозяйственному освоению Прибайкалья и Забайкальской области.

А.С. ДИКУН

ГИЛЬДЕЙСКОЕ СОСТОЯНИЕ И ДИНАМИКА КАПИТАЛА ДИНАСТИИ КУПЦОВ СИБИРЯКОВЫХ В КОНЦЕ XVIII–НАЧАЛЕ XIX ВВ.

Накопление капитала, его использование с целью получения новых прибылей — основное направление деятельности купечества. Изучение ведомостей учета купеческих капиталов, хранящихся в ГАИО, позволило провести анализ размеров наследования капиталов и гильдейского состояния Сибиряковых в период с 1794 по 1829 г. Данные документы ежегодно фиксировали информацию о семьях купцов, что дало возможность проследить динамику численности и экономического состояния. Их ведение связано с указом от 25 мая 1775 г. об отмене подушной подати с купечества и утверждении однопроцентного сбора с объявляемого капитала (Зуева Е. А. *Ведомости учета купеческих капиталов как исторический источник // Массовые источники по истории Сибири: Бахрушинские чтения 1989 г. Новосибирск, 1989. С. 98–108*).

До 1794 г. в фонде Иркутского гильдейского управления отсутствовали ведомости учета капиталов, поэтому изучение документов более раннего периода невозможно. 1829 г. — время фактического пресечения ветви Ксенофонта Сибирякова и начала активной деятельности его брата Александра Сибирякова. Кроме того, это — новая ступень в раз-