

<sup>2</sup> Антонович И. В. Деятельность благотворительных обществ на Алтае в дореволюционный период // XXI Ежегодная богословская конференция Православного Свято-Тихоновского гуманитарного университета: Материалы. Т. 2. М., 2011. С. 152–153.

<sup>3</sup> ГААК. Ф. 233. Оп. 233. Д. 1. Л. 6.

<sup>4</sup> Там же. Ф. 235. Оп. 1. Д. 4. Л. 3.

<sup>5</sup> Там же. Л. 4 об.

<sup>6</sup> Там же. Ф. 175. Оп. 46. Д. 4 Л. 66.

<sup>7</sup> Елпатьевский С. Я. Очерки Сибири. 2-е изд. СПб., 1897. С. 177.

<sup>8</sup> Скубневский В. А., Старцев А. В., Гончаров Ю. М. Купечество Алтая второй половины XIX — начала XX в. Барнаул, 2001. Сетевая версия: URL: <http://www.altsemb.ru/business/history> .

<sup>9</sup> Старцев А. В., Кольцова Н. В. Алтай и Китай: ист. опыт взаимодействия // Сотрудничество Алтайского края с КНР: проблемы и перспективы: Материалы круглого стола, посвящ. 60-летию КНР 30 сент. 2009 г. Барнаул, 2009. С. 28. Сетевая версия: URL: [http://hist.asu.ru/faculty/orient/krugli\\_stol.pdf](http://hist.asu.ru/faculty/orient/krugli_stol.pdf) .

<sup>10</sup> Старцев А. В., Гончаров Ю. М. История предпринимательства в Сибири (XVII — начало XX в.): Учеб. пособие. Барнаул, 1999. С. 152.

<sup>11</sup> Рябушинский В. П. Купечество московское // Былое. 1991. № 2. С. 9.

*А. Е. Стефанов*

## **ТЮМЕНСКИЙ КУПЕЦ ИВАН ИВАНОВИЧ ИГНАТОВ — ОДИН ИЗ ОСНОВАТЕЛЕЙ ПАРОХОДСТВА В ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В XIX В.**

Формирование в современной России экономики инновационного типа, нацеленной на повышение эффективности деятельности и интенсификацию производства, немислимо без широкого укоренения в обществе ценностей и смыслов культуры продуктивного предпринимательства. Одним из источников «взрачивания» культуры такого типа считается обращение к отечественным предпринимательским традициям досоветского периода. В этой связи интерес представляет изучение деятельности «моральных героев» (А. Бергсон) предпринимательства дореволюционной России, которые являлись носителями досоветских предпринимательских традиций.

Одним из деятелей продуктивного предпринимательства в Западной Сибири второй половины XIX в. был Иван Иванович Игнатов, который внес значительный вклад в развитие в регионе таких передовых для своего времени отраслей как пароходство и судостроение. Его биографию можно разделить на два периода: досибирский и сибирский.

О досибирском периоде жизни Игнатова известно немного. Он родился в 1833 г. в городе Белеве Тульской губернии. Его сестрой была Мария Ивановна Игнатова, вышедшая замуж за М. Д. Пришвина. Писатель Михаил Михайлович Пришвин приходился Игнатову племянником. Герой нашей статьи

выведен в автобиографическом произведении М. М. Пришвина «Кашеева цепь» под именем Ивана Астахова<sup>1</sup>.

В формулярном списке о службе гласного И. И. Игнатова, составленном в Тюменской городской думе в 1895 г., в графе «чин» слова «белевский Тульской губернии I гильдии купец» зачеркнуты, сверху над ними написано «тюменский I гильдии купец». В графе «из какого звания происходит» значится запись: «Сведений об этом в городской управе не имеется»<sup>2</sup>. В Белеве в XIX в. действовала пристань на Оке, через которую из южных губерний в Москву, Петербург и другие города шли мощными потоками хлеб, масло и т. п. товары. В 1851 г. в этом городе насчитывалось 6700 жителей, проживавших в 1228 домах, из которых 126 были каменными<sup>3</sup>.

Начало сибирского периода жизни Игнатова можно датировать 1861 г., когда он впервые побывал в Тюмени. В этом городе, расположенном на берегах реки Тура, в 1862 г. проживало 12 593 чел., было 2407 домов, из них 29 каменных<sup>4</sup>. Тюмень находилась в начале сухопутного тракта с Урала в Сибирь. На городских пристанях начинался водный путь по рекам Тура, Тобол, Иртыш, Обь и Томь в Томск к рубежам Восточной Сибири и в Омск, далее в Семипалатинск к границам Северо-Западного Китая. Тюмень была пунктом для складирования и перегрузки товаров на водный или сухопутный путь. Тобольск, административный центр Тобольской губернии, находящийся в 200 км северо-восточнее Тюмени, переживал упадок. Омск, расположенный примерно в 1500 км к юго-востоку от Тюмени, представлял собой чиновничий город, лишенный торгового значения. Хотя к началу 1860-х гг. пароходный транспорт действовал в Западной Сибири около 20 лет, пароходов было немного. В 1844 г. в регионе был спущен на воду первый пароход, через 10 лет рейсы совершало три парохода, в 1860 г. — десять. В 1863 г. в Тюмени англичанин Г. Гуллет открыл завод, где собирали пароходы с деревянными корпусами.

Сложившаяся в начале 1860-х гг. ситуация была выгодной для инвестиций в пароходное дело Западной Сибири. Это привлекло внимание деловых людей из Волжско-Камского бассейна, где наблюдалась сильная конкуренция в сфере пароходства. В 1864 г. только в Нижнем Новгороде было зарегистрировано 35 фирм, в собственности которых находилось 177 пароходов разных типов<sup>5</sup>. Игнатов стал компаньоном сарапульского купца Ивана Савельевича Колчина и вел с ним совместные пароходные дела в Сибири. Колчин построил в Нижнем Новгороде предприятие, называвшееся «Паровое механическое заведение для поправки машинных поломок и починки судовых корпусов». В 1864 г. он являлся владельцем четырех пароходов, совершавших рейсы между Рыбинском и Царицыным<sup>6</sup>.

В 1863 г. Игнатов перебрался на постоянное жительство в Тюмень. В 1864 г. в деревне Мыс, расположенной в 5 км от города на берегу Туры, Колчин и Игнатов заложили Жабынский механический судостроительный

чугунно- и меднолитейный завод. Игнатов руководил работами по сооружению этого предприятия и до 1905 г. возглавлял его. Он столкнулся с серьезными трудностями на стадии организации пароходного дела в Западной Сибири: пришлось завозить из европейской России необходимые машины, механизмы, аппараты, приглашать мастеров, механиков, капитанов, машинистов. В период строительства Жабынского завода ситуация в пароходном деле Западной Сибири изменялась не в пользу Колчина и Игнатова. В 1865 г. был учрежден синдикат «Комиссионерство сибирского пароходства», основными участниками которого были «старые» пароходчики А. Поклевский-Козелло, Н. Тюфин, И. Решетников, Хаминов, Тецков, Компания ирбитских купцов, братья Айтыкины, Суханов. В 1868 г. речной флот «Комиссионерства» насчитывал 11 пароходов из 17, курсировавших в Обско-Иртышском бассейне, в 1870 г. — 17 пароходов из 21<sup>7</sup>. В 1867 г. правительство заключило с «Комиссионерством» контракт на перевозку арестантов по рекам Обь-Иртышского бассейна.

Утвердиться в Западной Сибири компаньоны Колчин и Игнатов могли только в конкурентной борьбе против «Комиссионерства сибирского пароходства». «Новым» пароходчикам нужно было получить те контракты на перевозку грузов и пассажиров, которые традиционно принадлежали «старым» пароходчикам. Правительство в 1869 г. заключило контракт на перевозку в 1872–1881 гг. арестантов по рекам между Нижним Новгородом и Пермью и между Тюменью и Томском с Колчиным, отказавшись от услуг «Комиссионерства». Колчину была выделена правительственная субсидия в размере 200 тыс. руб. на постройку шести пароходов, способных буксировать железные баржи, оборудованные как плавучие тюрьмы, от Тюмени до Томска за 8–10 суток. Выполнение обязательств контракта в Западной Сибири обеспечивал Игнатов. Зимой 1869–1870 гг. на Жабынском заводе был построен 120-сильный пароход с железным корпусом, названный «Рейтерн» (в честь министра финансов Российской империи в 1862–1878 гг. графа М. Х. Рейтерна). В июне 1870 г. этот пароход с баржей на буксире отправился из Тюмени в Томск и поставил «рекорд»: совершил рейс за 8 суток (обычно пароходы проходили этот маршрут за 17 и более суток). В 1871 г. на Жабынском заводе было построено еще четыре парохода с железными корпусами. За перевозку арестантов по западносибирским рекам правительство платило компаньонам от 100 до 150 тыс. руб. в год. В 1871 г. был установлен еще один «рекорд»: впервые пароход поднялся по реке Иртыш выше Семипалатинска. Пароход назывался «Хрушев», на его борту во время этого рейса находился генерал-губернатор Западной Сибири А. П. Хрушев, которого сопровождал Игнатов. Писатель К. М. Станюкович, которому пришлось совершить путешествие на пароходе «Рейтерн» в сибирскую ссылку, с иронией писал: «Сибиряки любят называть свои пароходы фамилиями административных лиц. Все пассажирские пароходы фирмы Курбатова и Игнатова носят подобные названия. Кро-

ме “Рейтерна”, есть “Коссаговский” (фамилия директора департамента), “Казнаков” (фамилия бывшего генерал-губернатора Западной Сибири) и “Беленченко”. Впрочем, клички иногда меняются со сменой начальства. Приедет новый начальник — и пароход переименовывается именем нового»<sup>8</sup>.

Игнатов, установив на пароходах четкий порядок и дисциплину, положил начало «правильным» срочным рейсам между Тюменью и Томском. Движение пароходов в рамках определенного расписания привлекало купцов, заинтересованных в быстрой и предсказуемой перевозке своих грузов. Действия Игнатова разрушили монополию «Комиссионерства сибирского пароходства». В 1871 г. синдикат распался. После смерти Колчина в 1877 г. пароходное дело перешло к его родственнику, сарапульскому купцу 1-й гильдии Устину Саввичу Курбатову. Фирма стала называться товарищество Курбатова и Игнатова.

Благодаря предпринимательской деятельности Игнатова это товарищество на протяжении более двух десятилетий оставалось самым крупным судовладельцем в Западной Сибири. В 1877 г. грузы и пассажиров на реках Западной Сибири перевозили 34 парохода, принадлежавшие 13 фирмам. Из них товариществу Курбатова и Игнатова принадлежали 7 пароходов, купцу Н. Тюфину — 6, компании «Лонгинов и К<sup>о</sup>» — 4; остальные 17 пароходов находились под контролем 10 фирм<sup>9</sup>. В 1884 г. в Обь-Иртышском бассейне было зарегистрировано 50 пароходов, находившихся в собственности 19 фирм. Из них Курбатову и Игнатову принадлежало 11 пароходов, купцу Плотникову — 7, купцу Корнилову — 6, купцу Королеву — 4; остальные 22 парохода принадлежали 15 фирмам<sup>10</sup>. «Что же касается до конкуренции, — говорится о фирме Курбатова и Игнатова в «Памятной книжке Тобольской губернии на 1884 год», — то ей и в этом случае опасаться было нечего, равного ей по средствам смельчака-конкурента не предвиделось»<sup>11</sup>. Все пароходы товарищества были построены на Жабынском заводе, который превратился в центр, откуда технические знания и опыт распространялись по всей Сибири.

В 1882 г. Курбатов заключил с Главным тюремным управлением новый десятилетний контракт на перевозку арестантов по рекам между Нижним Новгородом и Пермью и между Тюменью и Томском. По условиям контракта Игнатов для перевозки арестантов в Обь-Иртышском бассейне предоставлял три 120-сильных железных парохода, три железные баржи-тюрьмы и в дополнение два 40-сильных парохода меньших размеров для проводки барж-тюрем в случае мелководья рек Туры, Тобола и Томи. В течение каждой навигации требовалось сделать из Тюмени в Томск и обратно не менее 18 рейсов. В случае, если число перевозимых арестантов было значительно менее 600 человек, то все незанятые помещения в барже и на палубе компания могла использовать для транспортировки разнообразных грузов. Пароходы и баржи на пути в Томск и обратно находились в полном распоряжении ком-

пании. За перевозку арестантов казна платила Курбатову и Игнатову ежегодно по 105 тыс. руб. серебром<sup>12</sup>.

На всем представителям делового и бюрократического мира Западной Сибири нравились действия Игнатова. «Памятная книжка Тобольской губернии на 1884 год», одним из составителей которой был председатель Тобольского губернского правления А. И. Дмитриев-Мамонов, разразилась в адрес пароходства Курбатова и К<sup>о</sup> резкой критикой. Фамилия Игнатова была упомянута один раз, но всем в сибирском деловом мире было понятно, что под огнем критики оказался не Курбатов, который никогда не бывал в Сибири, а его компаньон Игнатов. Издание прозрачно намекало, что контракт на перевозку арестантов в Западной Сибири Игнатов использовал, чтобы получить дополнительные «дивиденды от провоза по этому же пути и на тех же пароходах разного рода коммерческих кладей и пассажиров...». Компания Курбатова и К<sup>о</sup>, бичевала памятная книжка, не озаботилась «постепенным улучшением своих перевозочных средств и доставлением своим пассажирам хотя бы самых необходимых путевых удобств». Встав на защиту прав пассажиров, издание утверждало: «Поведя на первых порах дела свои довольно добросовестно, компания пришла, в конце концов, к убеждению, что при достаточном обеспечении себя финансовыми средствами ей много церемонится со своими пассажирами, особенно 3-его класса, уже не следует».

Только пароходчику Игнатову памятная книжка приписывала негативные действия, которые были типичны для поведения всех пароходных фирм Западной Сибири. К их числу относятся следующие. Игнатовские пароходы, буксировавшие баржи в осеннее время, постоянно опаздывали с прибытием на некоторые пристани, останавливались для приема частных пассажиров и для починок, случавшихся весьма нередко. Буфетные цены на пароходах были настолько высоки, что бедному человеку приходилось, по оценке составителей памятной книжки, во время пути быть постоянно впроголодь. Даже переселенцам, таскавшим за свой проезд на пароходах компании дрова, приходилось платить по 5 коп. за котелок горячей воды. Пассажирам, отправлявшимся из Тюмени до Тобольска, компания не продавала билетов на места в каютах 1-го и 2-го классов, так как такой короткий путь не мог доставить значительного дохода, какой получали с пассажиров, отправлявшихся до Томска. «Вследствие таких распоряжений тобольские пассажиры обоего пола, если только не принадлежат к разряду лиц капитальных или влиятельных, *volens-nolens*, — писали составители, — помещаются иногда и с маленькими детьми на лавках и даже под лавками, подвергаясь и ветрам, и дождям, и даже горячим угольям, прожигаящим им лица, руки и платья, так как дымовые трубы на пароходах компании не защищены железными сетками»<sup>13</sup>.

Однако МВД не разделяло мнение высокопоставленного тобольского администратора Дмитриева-Мамонова о том, что Игнатов был «плохим» па-

роходчиком и контракт на перевозку арестантов следовало передать пароходчику «хорошему». «По засвидетельствовании начальства по тюремному ведомству, — сказано в формулярном списке Игнатова от 1 января 1885 г., — высочайше пожалован кавалером ордена Св. Станислава II-й степени во время состояния в звании капитана контракта по перевозке арестантов пароходами по рекам Западной Сибири»<sup>14</sup>. В 1888 г. высочайшим указом Игнатов был удостоен звания «советник коммерции», которое жаловалось купцам 1-й гильдии, пробывшим в ней не менее 12 лет, и высоко ценилось в деловом мире Российской империи. Звание присваивалось по представлению министра финансов после выяснения предпринимательских достижений кандидата. Обладатель звания причислялся к сословию потомственных почетных граждан<sup>15</sup>.

К началу 1890-х гг. Игнатов стал одним из самых авторитетных фигур делового мира Западной Сибири. В июле 1891 г. пароход «Казанец», принадлежавший, по уважительным словам «Календаря Тобольской губернии на 1891 год», «...нашему главному представителю пароходства по рекам Западной Сибири, известному И. И. Игнатову»<sup>16</sup>, составлял конвой парохода «Николай», на борту которого наследник престола великий князь Николай Александрович совершал поездку по рекам Обь и Иртыш, побывав в городах Томске, Сургуте, Тобольске и Омске. В Сургуте цесаревич принял хлеб-соль от делегации западносибирских пароходчиков: купцов И. Игнатова, А. Гадолова и И. Корнилова. Игнатов поднес наследнику престола серебряное блюдо, украшенное рисунком, изображавшим пароход на полном ходу. На блюде находилась сделанная из мамонтовой кости солонка в форме земного шара, на котором был обозначен путь наследника престола. Солонку поддерживали орлы, также сделанные из мамонтовой кости<sup>17</sup>.

Во второй половине 1880-х — 1890-е гг. товарищество Курбатова и Игнатова в Западной Сибири переживало период роста. В 1885 г. до Тюмени была проложена железная дорога, соединившая город рельсовым путем с Екатеринбургом, Пермью, Челябинском. В Тюмени стальная магистраль обрывалась. Количество грузов, поступающих в город из Сибири и в Сибирь, резко возросло. На пристанях, к которым подходила железная дорога, товары перегружались с пароходов в вагоны и из вагонов на пароходы.

В 1887 г. Игнатов заключил с пароходчиками Ширковым, И. Н. Корниловым, М. Д. Плотниковым и компанией Функа и Щербакова договор о распределении перевозок по западносибирским рекам, в случае нарушения условий которого виновный выплачивал неустойку в 25 000 руб. Сговор крупных пароходчиков имел далеко идущие последствия. В 1891 г. на юге Тобольской губернии случился большой неурожай зерна. На юге Томской губернии и в Семипалатинской области, наоборот, был получен огромный урожай. Западносибирские пароходчики объявили, что они не будут перевозить зерно, закупленное сибирскими хлеботорговцами, а также другие грузы. Пароходчики купили в Томской губернии и в Семипалатинской области по

цене 20–30 коп. за пуд 15 млн. пудов зерна — именно столько, сколько их пароходы могли вывезти за навигацию, доставили в Тюмень 6 млн. пудов, где продавали пуд зерна по 1 руб. 70 коп. Остальное зерно планировалось вывезти в европейскую Россию, где ряд губерний также переживал неурожай зерна. Чтобы избежать в будущем унижительной зависимости от горстки пароходчиков, хлеботорговцы решили построить собственные пароходы. Хлебный кризис породил пароходный бум. Если в 1889 г. к пристаням Тюмени было приписано 64 парохода, то в 1893 г. уже 105<sup>18</sup>. С одной стороны, Жабынский завод, получив большие и срочные заказы, превратился в громадное предприятие, на котором в отдельные периоды работало более 1000 человек. Он стал признанным лидером судостроения в Западной Сибири. С другой стороны, над пароходством Курбатова и Игнатова нависла реальная угроза утраты доминирующего положения в Обь-Иртышском бассейне.

Фактором, осложнившим положение всех западносибирских пароходных компаний, стало строительство в 1890-е гг. Великой Сибирской железной дороги. После открытия в 1896 г. линии Челябинск — Омск — Томск развернулась конкуренция между железнодорожниками и речными «королями». Игнатов предложил пароходчикам образовать синдикат по перевозке грузов и пассажиров. Переговоры о слиянии пароходств были сложные и длительные. Только в 1898 г. было учреждено Западносибирское товарищество пароходства и торговли, сокращенно называвшееся «Товарпар». В этом акционерном обществе с основным капиталом в 3 млн. руб., разделенном на 6000 паев по 500 руб. каждый, объединились товарищество «Курбатов и Игнатов», товарищество «А. Трапезников и К<sup>о</sup>», пароходство «А. Ф. Морозова Н-цы Е. Г. Морозовой» и торгового дома «Ф. С. Колмогорова Н-ки». В 1900 г. «Товарпар» владел 31 пароходом разного типа, что составляло 22,6 % численности речного флота Обь-Иртышского бассейна<sup>19</sup>. Пристани и обширные складские помещения товарищества находились в Тюмени, Омске, Барнауле, Семипалатинске и ряде других городов. Товарищество было самым крупным судовладельцем в Обь-Иртышском бассейне. Это событие стало высшей точкой в предпринимательской карьере Игнатова: он стал председателем правления Западносибирского товарищества пароходства и торговли.

Таким образом, предпринимательская деятельность Игнатова положила начало этапу развитию речного транспорта в Западной Сибири второй половины XIX в., когда пароходы стали совершать «правильные» срочные рейсы. Значительная часть пароходов, ходивших в Обь-Иртышском бассейне к концу XIX в., была построена на Жабынском заводе, совладельцем которого был Игнатов. Развитие пароходства дало импульс для превращения Тюмени в один из очагов рыночной экономики в Западной Сибири накануне XX в.

#### Примечания

<sup>1</sup> См.: *Пришвин М. М. Кашеева цепь*: Роман. М., 1983.

<sup>2</sup> ГАТюМО. Ф. И-2. О. 1. Д. 134. Л. 2.

<sup>3</sup> Хронология важнейших событий в истории Белева — 1147–1912 гг. [Электронный ресурс] // Авторский сайт старинного г. Белёва (1147). Белев, 2014. URL: [http://www.belev.ru/index.php?option=com\\_content&task=view&id=21&Itemid=46](http://www.belev.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=21&Itemid=46) (01.03.2015).

<sup>4</sup> Памятная книжка для Тобольской губернии на 1864 год. Тобольск, 1864. С. 78–79.

<sup>5</sup> Памятная книжка Нижегородской губернии на 1865 г. Новгород, 1865. С. XL–XLVI.

<sup>6</sup> Там же.

<sup>7</sup> *Большаков В. Н.* Очерки истории речного транспорта Сибири. XIX в. Новосибирск, 1991. С. 123–124.

<sup>8</sup> *Станюкович К. М.* Собрание сочинений: В 10-ти т. Т. 1. М., 1977. С. 312.

<sup>9</sup> *Большаков В. Н.* Очерки истории... С. 126.

<sup>10</sup> Памятная книжка Тобольской губернии на 1884 год. Тобольск, 1884. С. 155.

<sup>11</sup> Там же. С. 156.

<sup>12</sup> Томские губернские ведомости. 1882. 24 апр. № 16. С. 5.

<sup>13</sup> Памятная книжка Тобольской губернии на 1884 год. С. 159–160.

<sup>14</sup> ГАТюМО. Ф. И-2. О. 1. Д. 134. Л. 3.

<sup>15</sup> Там же. Л. 6.

<sup>16</sup> *Троицкий В. А.* Описание проезда его императорского высочества государя наследника цесаревича и великого князя Николая Александровича по Тобольской губернии, по направлению от Томска на Омск, в июле 1891 года // Календарь Тобольской губернии на 1892 год. Тобольск, 1891. С. 6 2-й паг.

<sup>17</sup> Там же. С. 7.

<sup>18</sup> Сибирский листок. 1893. 12 авг. № 60. С. 2–3.

<sup>19</sup> Путеводитель по Иртышу и Оби. Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли. 1916. Пг., 1916. С. 78.

*Т. А. Бочарова*

## **РОЛЬ КУПЕЧЕСТВА В ФОРМИРОВАНИИ И РАЗВИТИИ БАНКОВСКОЙ СИСТЕМЫ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В XIX — НАЧАЛЕ XX в.**

Установившаяся в Московском государстве в XVI в. единая денежная система не стимулировала развитие меняльного промысла, который являлся предтечей банковских учреждений в Европе. Поэтому первые кредитные учреждения в России появились только в XVIII в., когда в правления Елизаветы I и Екатерины II были созданы несколько государственных банков (в исторических исследованиях их принято называть казенными или дореформенными). Казенные банки XVIII в. подразделялись на ипотечные банки долгосрочного кредитования, коммерческие банки краткосрочного кредитования и эмиссионные банки. Кроме того, правом вести крупные банковские операции обладали воспитательные дома и приказы общественного призрения, являвшиеся по своим функциям благоотво-