

**ОМСКОЕ РЕЧНОЕ АГЕНТСТВО ТОВАРИЩЕСТВА
ЗАПАДНО-СИБИРСКОГО ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ
В ОБЬ-ИРТЫШСКОМ ВОДНОМ БАСЕЙНЕ
(КОНЕЦ XIX – НАЧАЛО XX В.)**

О.А. Zadorozhnyaya

**THE OMSK RIVER AGENCY PARTNERSHIP OF WEST SIBERIAN
SHIPPING AND TRADE IN THE OB-IRTYSH WATER BASIN
(LATE XIX – EARLY XX CENTURIES)**

Развитие товарно-денежных отношений в конце XIX – начале XX в. в Сибири способствовало созданию предпринимательских компаний капиталистического типа. Объединение с «чужим» капиталом требовало от владельцев структурированной организации системы управления, продуманной тактики и стратегии коммерческой деятельности. Поэтому организация инфраструктуры для осуществления предпринимательской деятельности стала играть большую роль, чем для семейной компании. Большую роль играла конъюнктура рынка речных перевозок, в том числе в Обь-Иртышском водном бассейне. Появление конкретного подразделения, например агентства, было связано уже с доходностью направления, а также с местом подразделения в системных планах речной компании. Проблема внутренней структуры Товарищества Западно-сибирского пароходства и торговли (далее – Товарпар) состояла в том, что компания была создана учредителями, которые длительный период сотрудничали друг с другом, были родственниками и сохраняли первоначально традиционный стиль объединения капитала. Поэтому появление на местах более самостоятельных и профессиональных менеджеров стало разрушать старую систему и создавать новую. Большинству речных агентств компаний приходилось формировать собственный путь становления и вести борьбу за место в системе перспективных подразделений. Нередко структурное подразделение со временем стремилось получить больше предпринимательской свободы для проведения коммерческих мероприятий. В удаленных регионах Российской империи это осложнялось отсутствием стабильной финансово-кредитной системы, а также специалистов нового типа. Как правило, агентству приходилось выбирать свою дальнейшую стратегию не только с учетом общей линии правления, но и собственного видения развития предпринимательской деятельности. Важно, что в указанный период происходил процесс изменения принципов предпринимательского законодательства, что отразилось на политике правления Товарпара.

Ключевые слова: *Тобольская губерния, пароходство, предпринимательская компания, пристань, агентство, движимое и недвижимое имущество.*

The development of commodity-money relations in the late XIX – early XX centuries in Siberia contributed to the creation of capitalist-type business enterprises. Combining with "other people's" capital required from the owners structured organization of management system, well-thought-out tactics and the strategy of commercial activity. Therefore, the organization of infrastructure for business activities had become more important than for a family company. The situation of the river transport market, including the Ob-Irtysh water basin, played an important role. The emergence of specific units, for example, the Agency was connected with the return direction, and place units in the system plans river company. The problem of internal structure of the company "Partnership of the West Siberian shipping and trade" (further – Tovarpar) was that the company was created by the founders who for a long period cooperated with each other, were relatives and kept originally traditional style of association of the capital. Therefore, the emergence of more independent and professional managers on the ground began to destroy old system and create a new one. The majority of river agencies of the companies had to look for their own way of formation and to combat for a place in the system of perspective divisions. Quite often structural division sought to receive more enterprise freedom for carrying out commercial actions over time. In remote regions of the Russian Empire, it was complicated by the lack of a stable financial and credit system, as well as experts of new types. As a rule, the Agency had to choose its future strategy not only taking into account the general line of the Board, but also its own vision of business development. It is important that during this period there was a process of changing the principles of business legislation, which affected the policy of the Board of "Tovarpar".

Keywords: *Tobolsk province, shipping company, Enterprise Company, pier, agency, personal and real estate.*



В истории российского предпринимательства, в том числе сибирского, проблема внутренней структуры речных компаний в конце XIX – начале XX в. рассматривается только в связи с анализом промышленной и торговой деятельности. В то же время Товарищество Западно-Сибирского пароходства и торговли (далее Товарпар) представляло сложный тип формирующейся капиталистической организации, но с существованием семейно-родственных отношений и контролем со стороны финансово-кредитных учреждений. Отметим, что местные органы

власти и органы самоуправления фактически способствовали определению размещения различных типов подразделений речной компании.

Цель исследования – определение хозяйственных, материальных и трудовых ресурсов одного из ведущих речных агентств Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли, стремящегося к экономической самостоятельности в Обь-Иртышском водном бассейне.

Развитие транспортной системы в Сибири расширяло возможности не только предпринимательских компаний, но и способствовало формированию новых принципов городской и сельской инфраструктуры. Большинство пароходств владели разными видами недвижимости: жилыми и производственными помещениями, ремонтно-производственными базами. Активность в деятельности речных компаний во многом определялась различными факторами: конъюнктурой рынка, условиями текущей навигации, разнообразием речной флотилии, количеством общих и прибыльных маршрутов движения и т. д. Помимо этого, размеры капитала, цель создания предпринимательской организации во многом определяли число, объемы правоструктурных подразделений на местах осуществления коммерческих операций. Так, агентство «Пассажирское пароходство Е.Г. Мельниковой» для привлечения клиентов стремилось благоустроить ближайшую территорию, организовать подъездные пути и т. д.

Самой значимой речной компанией Обь-Иртышского водного бассейна в указанный период было Товарищество Западно-Сибирского пароходства и торговли. Внутренняя структура предпринимательской организации включала первоначально 15 самостоятельных агентств, 8 зимовок, со временем маломощные и неэффективные подразделения были закрыты [1]. Но принципы размещения структурных подразделений пароходства в городах по Семипалатинской и Томской речным линиям Обь-Иртышского водного бассейна сохранялись весь период существования организации.

Омское агентство располагалось в самом городе на берегу реки Омь, что обеспечивало доступность для пассажиров и заказчиков. Важным фактором становилось увеличение численности городского населения с 37 400 (1897 г.) до 113 100 (1916 г.) человек в связи с быстрым промышленным развитием. Это обстоятельство отмечается в воспоминаниях современников:

- В 1894 г. в Омск пришел первый поезд, и было устроено торжество «...на берегу Иртыша, около железнодорожной и пароходной пристани, куда от главной линии идет отдельная ветка, по которой доставляемый груз направляется к местам укладки пути. Таким образом, торжество было устроено на месте кипучей работы – среди массы шпал и рельсов...» [2].

- «В последние годы город быстро развивается. Сюда стекаются грузы по Иртышу, грузооборот его пристаней и железнодорожных станций самый большой в Западной Сибири (более 30 млн рублей). По Иртышу развито большое судоходство: кроме паровых ходят сплавные суда (беяны, плоты, карбасы), навигация продолжается пять месяцев» [3].

Соответственно в Омске железнодорожные пути и станция размещались вблизи паровой пристани, что отвечало рекомендациям Министерства путей сообщения [4]. В источниках указано, что: «За навигацию 1903 года, длившуюся 170 дней (с 26 апреля по 19 октября), на Омскую пристань прибыло товаро-пассажирских пароходов 128, буксирных – 199, непаровых судов на буксире за пароходами: груженых – 318, порожних – 14. С пристани отправлено 127 товаро-пассажирских пароходов, буксирных – 194, непаровых судов на буксире за пароходами: груженых – 172, порожних – 151. Доставлено разных грузов 1 112 952 пуда (18 549 тонн), лесных грузов на буксирных судах 5 193 690 пудов (86 645 тонн), отправлено из Омска 801 690 пудов (13 361,5 тонны)» [5]. На 1913 г. грузооборот Омской пристани составил 7 122 332 пудов без учета сплавных плотов и карбасов. В целом количество перевозимых пассажиров увеличилось более чем в 3 раза – с 31,1 тыс. (1904 г.) до 103,6 тыс. чел. (1916 г.), что связано с началом массового крестьянского переселения и началом Первой мировой войны.

Такое положение на рынке перевозок позволило не только обсуждать положение Омского агентства, но и настаивать на обустройстве новых складских помещений и расширении пристанских площадей. В 1908 г. на совместном совещании судовладельцев и представителей Транссибирской магистрали обсуждалось строительство дополнительных складов на левом берегу Иртыша с проведением железнодорожной ветки. Но решение стало реализовываться только после соединения ветки Тюмень-Омск с Транссибом и размещением на левом берегу центра оптовой торговли сельскохозяйственной продукцией. Это способствовало тому, что в навигацию 1914 г. объем грузоперевозок через омские пристани увеличился в несколько десятков. Уже в марте 1916 г. на совещании судовладельцев и представителей местного Биржевого комитета и Иртышского участка отмечалось, что пристани в устье реки Оми и у железнодорожного моста не справляются с объемами грузов. Поэтому «в интересах развития судоходства для обслуживания нужд края и разгрузки Сибирской железной дороги путем наиболее быстрой и удобной передачи на водный путь как железнодорожных грузов, также равно местных и подвозимых гужем грузов, постройка набережной с устройством рельсового пути на ней крайне желательна» [6]. Отметим, что к началу Первой мировой войны Омск стал не только одним из крупных транзитных центров, который посредством транспортных путей был связан со многими населенными пунктами Обь-Иртышского водного бассейна. Немаловажным для развития речной инфраструктуры стало формирование профессиональной группы речников, только грузчиков для обслуживания навигации требовалось до 250 человек, даже с учетом того, что судовые команды располагали собственными артелями. Развитие водного движения, создание системы перевозов, организация мест складирования оказывали большое влияние на жизнь населения Обь-Иртышского водного бассейна.

Практически все крупные пароходства стремились получить разрешение, а затем организовать собственную грузовую пристань в Омске. Товарпар владел двумя пристанями, из которых первая была собственностью компании, а вторая разместилась на арендованной земле. Отметим, что земельный участок под пристанью № 1 был выкуплен у одного из учредителей Товарищества Курбатова и Игнатова по частям: в 1899 г. – 1250 кв. саженей, через три года – еще 443 кв. сажени (ранее куплен у вдовы Гайшевой) [7].

Структура первой пристани многовариативна: территория самой пристани, каравана и дополнительного участка, появившегося после сделки 1902 г. Всего здесь размещалось 22 объекта, или 78,6 % от недвижимого имущества Омского агентства. На пристани № 2 находились помещения для транзитных пассажиров и судовых команд: дом, казарма, две караульных избы и только одно складское помещение (в виде амбара).

Количество производственных, хозяйственных и жилых помещений Омского агентства (1898–1917 гг.) [8, 9]

Категория	Пристань № 1			Пристань № 2	Итого
	Пристань	Дополнение	Караван		
Дом (одноэтажный)	1	1		1	3
Казарма				1	1
Флигель одноэтажный		1			1
Караульная изба	1			2	3
Каменный пакгауз с двумя отделениями, железной крышей	3				3
Пакгауз (деревянный)		1	1		2
Амбар (деревянный)	1			1	2
Баня		1			1
Избушка и ледник		1			1
Навес тесовый	1	1			2
Каретник		1			1
Кузнеца и слесарня		1	1		2
Казарма-слесарня			1		1
Столярня			1		1
Слесарня			1		1
Конюшня		1			1
Забор с двумя воротами	1			1	2
Всего	8	9	5	6	28

Соответственно, Омскому агентству в указанный период принадлежало 28 различных помещений и сооружений. Самыми большими по площадям были складские помещения: пакгаузы, амбары и два больших навеса. Один из трех каменных пакгаузов был получен компаний в каче-

стве паевого капитала, а в 1906 г. было построено еще два общей стоимостью в 14 443 руб. 23 коп. Помимо этого, для хранения товара использовалось два деревянных пакгауза. Дополнительно эксплуатировалось два больших амбара, построенных из качественного леса в форме прямоугольной клетки с двускатной крышей и одной большой дверью с замком. Подобные помещения предназначались для длительного хранения груза, поэтому поддерживались низкие температуры и были устроены вентиляционные системы. Как правило, в складских помещениях использовалось специальное оборудование для погрузки и разгрузки товара (весы, подъемник, телеги, брандмауэр) и пожарной безопасности. В соответствии с документами Товарпара рабочие пакгаузов занимались разгрузкой и погрузкой, доставкой со склада, приемкой и размещением, сортировкой и упаковкой груза, а служащие агентства вели учет груза, пассажиров, оформляли страховки, выдавали ссуды под перевозимый груз и т. д.

Общая стоимость недвижимого имущества Омского агентства Товарпара составляла 55 342 руб. 81 коп., из которых 21 900 руб. приходилась на земельную собственность. Отметим, что стоимость построек на пристани № 1 увеличилась за исследуемый период с 7 532 руб. 39 коп. до 33 195 руб. 30 коп. (стоимость построек в караване – 785 руб. 30 коп., на купленной земле – 5 375 руб. 79 коп.), постройки на пристани № 2 – 247 руб. 51 коп. [10].

В компетенцию агентства входило благоустройство и содержание окружающей территории, организация доставки и разгрузки товара, информирование населения о предоставляемых услугах, прејскуранте, различных коммерческих операций и т. д. В целом это подразделение организовывало работу на конкретном участке Обь-Иртышского водного бассейна, в том числе коммерческие операции и представительскую работу. Удобное расположение на речном пути Омска обеспечивало место в рейтинге подразделений Товарпара, которое с 13-го (1900 г.) выросло до 3–4-го (1910-е гг.).

На территории агентства устраивались деревянные мостовые, тротуары, удобные переходы, которые должны были содержаться в рабочем состоянии. Кроме этого, руководство агентства заботилось о надлежащем состоянии жилых и хозяйственных построек для пассажиров и судовых команд.

В условиях изменения предпринимательской политики Товарпара после 1912 г. решением Правления функции агентств были расширены, в том числе и Омского. Передача полномочий, включение новых производственных и хозяйственных подразделений в структуру предпринимательской деятельности агентства, удаленность руководящего органа при одновременном увеличении грузопотока через городские пристани стало испытанием для коллектива. Однако агентство как структурное подразделение предпринимательской компании не обладало достаточной

правовой самостоятельностью ни в хозяйственном отношении, ни в организационной сфере.

Кроме того, в связи с конъюнктурными изменениями Омское агентство прошло сложные этапы кризиса структуры перевозок, но в соответствии с общей стратегической линией Правление искало варианты его решения. Так, для активизации деятельности в подразделении Товарпара в Омск были отправлены опытные управленцы из других подразделений компании. Для расширения сферы деятельности агентство получило в подчинение зимовку за городом, где была открыта постоянно действующая ремонтная база и места размещения небольшой базы флота. Здесь трудились квалифицированные члены судовых команд и местные специалисты. Отметим, что на территории пристани № 1 действовали: несколько мастерских (слесарня, столярня и кузница и две соединенных «слесарня и кузница»). Именно здесь проявилась новая тенденция в организации структурирования пристани № 1, которая состояла из собственно пристани для обслуживания пароходов с пассажирами и грузами, производственной базы, которая разместилась на купленном участке, и территории каравана. Третья часть пристани № 1 стала центром размещения четырех технических подразделений: кузнецы-слесарни, казармы-слесарни, столярни и слесарни, – из которых два последних подразделения занимали отдельно построенные избы [11, 12]. Помимо этого, здесь проводился косметический или срочный ремонт паровых и непаровых судов, а также металлических изделий. Со временем технические подразделения стали работать круглогодично и принимали заказы от местного населения.

Прибыль от Омского подразделения пароходства безусловно зависела от общей экономической ситуации, рентабельности конкретной навигации, от объемов предварительных заказов и т. д. Порой агентству из-за отсутствия заказов на перевозку грузов приходилось сокращать численность коллектива и заниматься обслуживанием проходящих судов [13]. В этом случае выручала ремонтная база, которая сохраняла квалифицированные кадры, обеспечивая их работой. Сохранение Омского агентства оказалось оправданно, и уже в 1910-е гг. активизировалась работа в данном районе речной системы. Так, взаимосвязь между агентствами заставила Правление Товарпара изменить предпринимательскую стратегию и направить ее на повышение прибыльности отдельных подразделений.

Численность и состав трудового коллектива агентства во многом зависели от успешности навигации, предварительных заказов, удачной торговли на ярмарках, урожая в сельской местности и т. д. Омск выполнял роль важного транзитного пункта в Обской водной системе, поэтому коллектив всегда располагал значительным числом служащих, постоянных и временных рабочих. В целом численность колебалась от 9 до 20 человек (помимо сезонных рабочих). Возглавлял подразделение Товар-

пара в Омске длительное время Алексей Сергеевич Чеботарев, который в 1912 г. временно состоял агентом в главной конторе в Тюмени [14]. Как правило, агент был наемным служащим, выполняющим поручения Правления по организации стабильной работы. Агент в Омске выполнял функции посредника в коммерческих операциях Товарпара по организации, осуществлению перевозок, в ряде случаев мог самостоятельно заключать сделки от имени компании при наличии временной доверенности, комплектовал трудовой коллектив. Как правило, агент выступал в качестве общего руководителя подразделения, сотрудничал с партнерами и вел все дела с заказчиками. В основном должности агентов в речной компании занимали служащие, длительный период работающие в данной отрасли. В договоре о найме на работу устанавливался размер оплаты труда: агент в Омске получал в год от 1 620 до 2 000 руб. Безусловно, деятельность компании зависела от активности и предприимчивости руководителей местных подразделений из-за удаленности главной конторы.

В подчинении агента находилась группа служащих, среди которых наиболее значимыми были конторщики. Но в Омском агентстве из этой категории служащих Е.П. Бирин, М.М. Юрганов были постоянным, а И.О. Замятин, М.В. Пластунов, Д.И. Ильгин периодически занимались другими сферами. В обязанности конторщика входило руководство агентской конторой, оформление документов по приходу или после ухода судна. В период активной навигации приходилось нанимать двух помощников конторщика, которые занимались формированием отчетных документов по перевозкам, приходу и расходу агентства. Обязанности помощников конторщиков выполняли А.Ф. Коржавин, Ф.А. Девятков, Г.И. Санников, М.А. Коновалов, которые происходили из семей потомственных речников. При необходимости в агентстве вводилась должность приказчика, которую выполнял пакгаузный Семипалатинского агентства А.Ф. Коржавин.

Хотя в Омском агентстве постоянно трудились от 6 до 10 приказчиков, в некоторых случаях приходилось привлекать служащих из других агентств. Эта категория служащих помимо своих прямых обязанностей по работе с клиентами, заказчиками и пассажирами могла выполнять конкретные поручения в качестве доверенного лица. Поэтому корректировка происходила постоянно, например М.И. Синцов был переведен в Тобольск, представители семейства Савиных – в Тюмень, Тобольск и Томск. Помимо этого, для обслуживания инфраструктуры агентства на работу нанимали кучера, нескольких караульных, подручного и матросов на пристань, марочного, рабочих для погрузки и разгрузки.

Отметим, что Товарпару приходилось учитывать материальные и профессиональные требования наемных служащих речного агентства. Это было связано с узостью рынка рабочей силы в регионе и отсутствием достаточного количества специалистов при большом спросе на них.

В целом по размерам выплачиваемой заработной платы Омск занимал 5-е или 6-е место по статистике компании. Например, жалованье приказчика после окончания навигации должно было обеспечить его до следующего сезона. Важно, что между приказчиком и нанимателем подписывался специальный документ – поручная записка, в которую не вносилась запись о продолжительности рабочего дня, но указывался размер оплаты труда [15].

При хорошей организации деятельности местного подразделения рентабельность указанного агентства становилась постоянной. Руководство компании обслуживало 7 речных маршрутов из Омска, в Омск или через Омск: Бийск-Тюмень-Семипалатинск-Омск-Томск, Омск-Семипалатинск, Омск-Семипалатинск-Тюмень-Томск-Бийск, Омск-Усть-Каменогорск, Семипалатинск-Омск-Тюмень-Томск, Тюмень-Омск, Тюмень-Омск-Семипалатинск, Тюмень-Томск-Омск-Семипалатинск. В навигацию 1901/1902 гг. по Семипалатинской линии в Омск было доставлено из различных населенных пунктов груза на 45 895 руб. 57 коп., а вывезено ранее заготовленного товара на 97 444 руб. 45 коп., что составило 37,4 % от общего грузооборота. По Семипалатинской линии обратно было вывезено 99 748 руб. 05 коп. в целом, а из Омска – 11 216 руб. 61 коп., или 36,5 % общего грузооборота. Всего по Семипалатинской речной линии в двух направлениях грузооборот составлял 687 365 руб. 66 коп., на Омск приходилось 37 % [16]. Даже по сумме общих расходов на содержание данное агентство нередко занимало 3–5-е места среди речных подразделений Товарпара.

Выводы. Таким образом, для организации деятельности на местах Товарпар выбрал традиционный вариант – речные агентства в крупных населенных пунктах. Такие производственные подразделения стали проводниками политики пароходства, стремились установить горизонтальные и вертикальные связи со своим центром, заказчиками, потенциальными клиентами и местной властью. Для осуществления пассажирских и грузовых перевозок создавался хозяйственно-складской комплекс зданий, который должен был быть привлекательным для потенциального клиента, поэтому на пристанях появлялось электричество, удобные маршруты движения, буфеты, лавки и т. д. Анализ развития наиболее развивающихся подразделений крупного речного перевозчика позволит более объективно представить процесс развития товарно-денежных отношений в Сибири. Омское речное агентство, находясь в структуре Товарпара в период с 1898 по 1918 г., вело активную деятельность по развитию Обь-Иртышского водного бассейна. Это позволило ему войти в список наиболее прибыльных и развивающихся производственных подразделений крупного пароходства.

Литература

1. *Задорожня О.А.* Структура речных перевозок в Обь-Иртышском водном бассейне в конце XIX – начале XX в. (на примере «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли») // Исторический журнал. 2018. № 6. С. 11–15.
2. *Степной край.* 1894. № 68 (28 авг.).
3. *Степной край.* 1904. № 97 (12 мая).
4. *Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге.* СПб.: Товарищество художественной печати, 1900. 600 с.
5. *Вестник Омского городского общественного управления.* Омск, 1916. № 7. С. 15–19.
6. ГАНО (Государственный архив Новосибирской области). Ф. 145. Оп. 1. Д. 10. Л. 46 об.–48.
7. ГАНО. Ф. 145. Оп. 1. Д. 15. Л. 49–52.
8. ГАНО. Ф. 145. Оп. 1. Д. 42. Л. 39.
9. ГАНО. Ф. 145. Оп. 1. Д. 51. Л. 70–72.
10. ГАНО. Ф. 145. Оп. 1. Д. 15. Л. 50–52.
11. ГАНО. Ф. 145. Оп. 1. Д. 28. Л. 49–52.
12. *Сибирский торгово-промышленный и справочный календарь на 1907 г.* Томск: Паровая типография Натальи Ивановны Орловой, 1907. С. 36–37.
13. *Памятная книжка Тобольской губернии на 1914 г.* Тобольск: Губернская типография, 1914. С. 71–72.
14. *Кольчев А.А.* Приказчики и их нужды. Ярославль: Северное эхо, 1905. С. 37–40.
15. ГАНО. Ф. 145. Оп. 1. Д. 15. Л. 65–67.
16. ГАНО. Ф. 145. Оп. 1. Д. 44. Л. 3–22.

Literatura

1. *Zadorozhnjaja O.A.* Struktura rechnyh perevozok v Ob'-Irtyshskom vodnom bassejne v konce XIX – nachale XX v. (na primere «Tovarishhestva Zapadno-Sibirskogo parohodstva i trgovli») // Istoricheskij zhurnal. 2018. № 6. S. 11–15.
2. *Stepnoj kraj.* 1894. № 68 (28 avg.).
3. *Stepnoj kraj.* 1904. № 97 (12 maja).
4. *Putevoditel' po Velikoj Sibirskoj zheleznoj doroge.* SPb.: Tovarishhestvo hudozhestvennoj pečati, 1900. 600 s.
5. *Vestnik Omskogo gorodskogo obshhestvennogo upravlenija.* Omsk, 1916. № 7. S. 15–19.
6. GANO (Gosudarstvennyj arhiv Novosibirskoj oblasti). F. 145. Op. 1. D. 10. L. 46 ob.–48.
7. GANO. F. 145. Op. 1. D. 15. L. 49–52.

8. GANO. F. 145. Op. 1. D. 42. L. 39.
9. GANO. F. 145. Op. 1. D. 51. L. 70–72.
10. GANO. F. 145. Op. 1. D. 15. L. 50–52.
11. GANO. F. 145. Op. 1. D. 28. L. 49–52.
12. Sibirskij trgovo-promyshlennyj i spravochnyj kalendar' na 1907 g. Tomsk: Parovaja tipografija Natal'i Ivanovny Orlovoj, 1907. S. 36–37.
13. Pamjatnaja knizhka Tobol'skoj gubernii na 1914 g. Tobol'sk: Gubernskaja tipografija, 1914. S. 71–72.
14. *Kolychev A.A.* Prikazchiki i ih nuzhdy. Jaroslavl': Severnoe jeho, 1905. S. 37–40.
15. GANO. F. 145. Op. 1. D. 15. L. 65–67.
16. GANO. F. 145. Op. 1. D. 44. L. 3–22.

