

УДК 339.177(571.12)

**РОЛЬ МОДЕРНИЗАЦИОННОГО ФАКТОРА
В ТОРГОВОМ РАЗВИТИИ ПОСЕЛЕНИЙ
ТОБОЛЬСКОЙ ГУБЕРНИИ НА РУБЕЖЕ XIX-XX ВВ.**

Валитов А.А., Томилов И.С., Федотова Д.Ю.

Торговля является своего рода практическим выразителем эффективного развития экономики, отражением ее показателей. Именно на основе изменения товарооборота, экспорта и импорта, финансово-кредитных учреждений, количества оптово-розничных мест для реализации продукции и некоторых иных показателей можно судить о подъеме или спаде сельскохозяйственных и промышленных характеристик, а также оценивать уровень благосостояние населения. В данной статье предпринята попытка изучить торгово-рыночное состояние в Тобольской губернии на рубеже XIX-XX вв. Этот период характеризуется утверждением модернизационной стадии общественного развития, придавшего стимул экономическому развитию, как всей страны, так и ее отдельных регионов. В целом, полученные результаты позволяют судить о влиянии общероссийского промышленного подъема на становление торговой индустрии исследуемого региона в исследуемых временных рамках.

Ключевые слова: Тобольская губерния, торговля, рынок, пути сообщения, модернизация, ярмарка, промышленность, урбанизация.

**ROLE OF THE MODERNISATION FACTOR IN COMMERCIAL
DEVELOPMENT OF TOBOLSK PROVINCE SETTLEMENTS
AT THE TURN OF THE 19TH AND THE 20TH CENTURIES**

Valitov A.A., Tomilov I.S., Fedotova D.Y.

Trade is a kind of practical exponent of effective economic development and reflection of its performance. On the basis of changes in the turnover, export and import, financial institutions, the number of wholesale and retail locations and some other indicators one can judge the rise or fall of agricultural and industrial characteristics and also assess the level of population welfare. This article attempted

to review trading and market conditions in Tobolsk province at the turn of the 19th and the 20th centuries. This period is characterized by adoption of the modernization stage of social development that gave impetus to the economic development of both the whole country and its separate regions. Overall, the obtained results allow judging the nationwide impact of industrial growth on the development of the retail industry in the region under study in the investigated time frame.

Keywords: Tobolsk region, trade, market, means of communication, modernization, fair, industry, urbanization.

Работа поддержана программой УрО РАН «Традиции и инновации в истории и культуре» № 15-13-4-11.

Развитие капиталистических отношений во второй половине XIX – начале XX вв. способствовало формированию единого общероссийского рынка, в составе которого с течением времени оказалась и сибирская сеть. Расширение внутреннего рынка стало возможным благодаря росту торгово-промышленного (в первую очередь, городского) населения, импульсами для развития торговли являлись интенсивное усиление товарно-денежных отношений, начавшиеся процессы разложения патриархального крестьянского быта, а также значительное увеличение доли промыслов и товарного земледелия.

Объектом данной статьи выступают компоненты, касающиеся торгового сектора экономики Тобольской губернии в конце XIX – начале XX вв.: состояние ярмарочной торговли, роль транспортных коммуникаций, влияние органов самоуправления, особенности торгово-промышленного направления. Целью исследования станет анализ существовавшего положения, а предметом – динамические изменения, произошедшие в данных сегментах под воздействием модернизационных тенденций. Территориальные рамки работы ограничены пределами Тобольской губернии (провинциального региона Российской империи), хронологические границы охватывают период с конца XIX до начала XX вв., как времени модернизации и перестроения общества.

В разное время проблематикой систематически занимались такие ученые как А.Н. Боханов, Ю.М. Гончаров, О.П. Еланцева, В.Н. Меньщиков, В.А. Скубневский, Т.К. Щеглова и др. [1; 3; 6; 8; 12; 16; 20; 21]. Изучение состояния тобольской торговли занимало заметное место в трудах П.М. Головачева, К.М. Голодникова, А.А. Дунина-Горкавича, И.И. Завалишина, Г.Я. Маляревского, Н.М. Ядринцева [4; 5; 10; 11; 19; 22; 23]. Исследователи рассматривали торговые компоненты региональной экономики, как правило, в узконаправленном концептуальном ключе, в качестве дополнительного элемента или применительно к другим областям и городам страны. Актуальность данной работы заключается в том, что модернизационные изменения торговых характеристик поселений Тобольской губернии позднеимперского периода до сих пор не являлись предметом специального изучения.

Из-за сложности объекта и предмета, не позволяющей достигнуть цели в рамках одной научной дисциплины, методическая основа работы включает в себя использование приемов междисциплинарного подхода. Кроме собственно исторических принципов применяются достижения демографии, статистики, урбанистики, географии и др. Системный метод позволяет выполнить задачи комплексно, применительно в динамике изменения торговых характеристик в постоянно меняющихся исторических условиях. Диахронность исследования найдет отражение в выявлении качественных изменений характеристик предмета и времени их трансформации. В фундаменте будут заложены общепринятые методы исследования в исторической науке – историзм, объективность, достоверность, а также общенаучные методы (анализ, сравнение, аналогия и т.д.).

Развитие капиталистических отношений приводило к формированию общероссийского рынка, в структуру которого была втянута и сибирская сеть. Расширению внутреннего рынка способствовал рост городского и торгово-промышленной населения, стимулом для торговли были как усиление товарно-

денежных отношений и начавшееся разложение патриархального быта крестьян, так и увеличение доли товарного земледелия, промыслов.

В последней трети XIX в. происходит заметное оживление торговых операций в городах Тобольской губернии. В виду отсутствия до конца XIX в. железной дороги, недостаточных и неблагоустроенных путей сообщения, а также в связи с оторванностью от крупнейших центров Европейской России, весомую роль, особенно для северных территорий, играла ярмарочная (базарная, торжковая, развозная) торговля. Значение ряда традиционных торжков изменилось, часть городов потеряла свое торговое значение, ряд сельских поселений обгонял по торгово-промышленной деятельности городских населенных пунктов. Городские власти, обязанные, согласно законодательствам 1870 и 1892 гг., способствовать торгово-промышленному развитию муниципалитета, старались содействовать их организации и проведению: предоставляли земельные участки для размещения торгового люда и их продукции, сдавали в аренду лавки и палатки, устанавливали общепринятые правила ведения товарооборота, определяли дату и время предстоящих торжков и т.д.

Проведенные Уральская и Сибирская железные дороги благоприятно сказались на развитии торжкового дела, и торговые обороты значительно возросли, а влиятельнейшей и крупнейшей Ирбитской стали падать – выгоднее грузы в Сибирь стало ввозить по железной дороге или водным путем, минуя Ирбит. К 1890-м гг. через Тюмень проходило до 75 % торговых грузов, сплававшихся по судоходным рекам Западной Сибири [16, с. 201].

Из 79 ярмарок, находящихся к 1861 г. в Тобольской губернии, 19 (21 %) проходили в городах, в 1868 г. существовало уже 17 городских торжков (из 89), в 1881 – 16 (из 404), в 1895 – 21 (из 507). Однако, несмотря на снижение удельного веса по сравнению с сельскими, городские базары продолжали удерживать с за собой более половины из ярмарочных торговых оборотов всего края. Например, в 1858 г. торговый ярмарочный оборот 77 ярмарок Тобольской губернии (включая Омск) составлял 7,3 млн. руб., из которых 3,6 млн. руб.

приходилось на 19 городских, в 1895 г. привоз товаров на городские торжки составлял 9,1 млн. руб. (54 %) [16, с. 195]. Успешному развитию ярмарочной торговли способствовало выгодное положение губернии, лежащей на транзитных путях между Европой и Азией, а также посреднический товарооборот с другими регионами. Кроме того, в отличие от соседней Томской, Тобольская губерния не испытывала негативного влияния политики Кабинета в отношении своих земель.

После пуска железной дороги произошли важные изменения в структуре групп населения и их занятий в городах, которые располагались вдоль магистрали или находились в сфере ее влияния. Рабочие составляют весомую долю населения развивающихся городов, т. ч. в Кургане насчитывалось 6 тыс., а в Тюмени – 2 тыс. чел. Большинство из них было занято в обрабатывающей промышленности, в строительстве и на транспорте. Женщина все больше включается в производство.

В торговле к рубежу веков, благодаря Транссибирской магистрали, также произошли положительные сдвиги. Коренные транспортные преобразования увеличили внутрисибирскую торговлю, ускорили движение товарных грузов и оборота капитала в денежном обращении. Открывавшиеся в городах отделения коммерческих банков направляли свои усилия на кредитование торгово-промышленной деятельности. Качественное обустройство транспортной сети способствовало проникновению иностранного капитала. Зарубежные фирмы, используя собственную сеть представительств, связи и опыт местных предпринимателей, в первую очередь внедрялись в элементы торгового баланса – импорт заграничных товаров и экспорт сибирского сырья. Еще в 1896 г. датская фирма «Полизен» в том же Кургане открыла свою контору по вывозу высококачественного сибирского сливочного масла, а в 1897 г. свою контору открыла датская фирма «Эсмана». Надо отметить, что этот молочный продукт, прекрасно зарекомендовавший себя на многих значимых европейских выставках, привлек внимание десятков солидных зарубежных фирм. К началу XX в. в Тобольске были открыты представительства двух зарубежных торговых

монополий – «Международной компании жатвенных машин» (продажа американских сельскохозяйственных машин) и «Зингер» (торговля швейными машинами) [18, с. 31].

Рост торговли и промышленности неизменно сопровождался процессами урбанизации. Однако демографический и экономический расцвет пришелся только на города и селения, которые располагались на пути линии железной дороги или находились в промышленной и географической близости от нее. В Тобольской губернии наиболее повезло в этом плане Тюмени, Кургану, позднее – Ишиму. Так Тюмень постепенно теряла свой провинциальный облик, превращаясь в крупный торгово-промышленный центр. С другой стороны, старейшие Березов, Сургут, Тобольск оказались в стороне от экономической жизни и переживали упадок.

Торговля продолжала преобладать над промышленностью. В.А. Скубневский считает такую диспропорцию в сторону торговых отношений результатом того, что именно эта отрасль привлекала в большей степени капиталы, а приоритет в получении банковских кредитов отдавался торговым фирмам [17, с. 87]. Среди городов Тобольской губернии торговым считался Курган, торгово-промышленными центрами – Тобольск и Тюмень. Часть городов не имела ярко выраженного преобладающего экономического направления. Смешанными являлись Ишим, Тюкалинск, Ялуторовск, Сургут, Туринск и Березов [9, с. 28]. Закономерным при таком положении вещей стало преобладание представителей городских предпринимателей в крупных городах с развитой структурой в управлении хозяйством. В относительно средних по величине городах с меньшим экономическим развитием в органы общественного управления избирались преимущественно мещане.

Существование крупной земельной собственности относилось к обязательным условиям развития торгово-промышленных отношений. Большая часть городской земли принадлежала органам самоуправления. Именно операции с участками являлись одними из главных источников пополнения казны. Рост цен на землю способствовал тому, что часть предпринимателей

массово скупала выделенные городом участки. Однако к развитию экономики это не приводило – стремясь получить быструю выгоду, такие дельцы не вкладывали капиталы в строительство торгово-промышленных объектов, а значительно повышали цену на вновь купленную собственность и перепродавали ее [13, с. 32].

С введением в строй железной дороги произошло сокращение извозного дела, численности ямщиков, вслед за этим наметился упадок производства связанных с ним промыслов (экипажи, конная сбруя, деготь, сенокосение, запасы овса). Тем не менее, хозяйственная колонизация, развитие сибирского и общероссийского рынков привели к возрастанию роли гужевого транспорта, обеспечивая пути к железнодорожным, водным трактам. Особенно это влияние было заметно в северной части губернии. По подсчетам Г.А. Бочановой доставкой грузов в крае в 1910-1913 гг. занималось порядка 4 тыс. человек. [15, с. 14].

В целом в 1908-1913 гг. в Тобольской губернии в среднем работало свыше 1 тыс. маслодельных, 1,6 тыс. мукомольных, 10 винокуренных, 6 пивоваренных, 13 лесопильных предприятий, на которых работало свыше 6 тыс. человек. Суммарный объем их произведенной продукции превышал 24 тыс. рублей. 5 заведений выпускало сельскохозяйственные орудия и машины, 9 винокуренных заводов насчитывало 420 человек, 2 предприятия выпускало спички и т.д.

Сибирь в силу сложившихся традиций, климатических условий и самодержавной предрасположенности специализировалась на производстве продукции сельского хозяйства, получая в обмен на них промышленные товары центра страны. Развитие промыслов шло экстенсивно и интенсивно, распространяясь на осваиваемые территории, переходя в более зрелые формы промышленности, благодаря увеличению выпуска продукции, расширения рынка сбыта, отделения промышленности от сельского хозяйства [2, с. 34]. К началу XX в. процесс развития промышленности в Тобольской губернии был непрямолинейным, экономические стадии зачастую не всегда проявлялись в

чистом виде. Консервация старых патриархальных форм стала возможной благодаря хроническому бездорожью, малочисленности городов и разбросанности поселений. Мелкие производители страдали в первую очередь из-за отсутствия отлаженной сети заготовки сырья, сбыта продукции и системы кредитования, усугублявшейся давлением крупных предпринимателей. Появившиеся ссудо-сберегательные товарищества, а позднее – крестьянские банки, были малоэффективными без соучастия земств и помощи правительства. Появившиеся во второй половине XIX в. в Кургане, Тюмени, Тобольске, Таре, Ишиме, Тюкалинске частные кредитные организации, представленные городскими общественными банками, в основном предоставляли займы для торговых и промышленных кругов, игнорируя кустарное производство. Также возможность получить кредит в отделениях Государственного банка была, по сути, только у представителей кругов крупного предпринимательства, в качестве залога служил их высокий имущественный ценз.

Рынок Сибири был более развит, систематизирован и в более полной мере обеспечивал нужды населения, чем считалось раньше. Основополагающую роль играла сеть ярмарок, в которую были вовлечены как сельские, так и городские поселения. Формирование базарной сети определялось во второй половине XIX в. развитием потребностей рынка и строилось в виде взаимосвязанных торгов, цепочек по продвижению товаров в зависимости от времени и расположения. С конца XIX в. стабильному функционированию традиционной формы сибирской торговли способствовали многоуровневая рыночная сеть, развитие паромства и открытие железной дороги, формирование кредитно-банковской системы. С нарастанием процессов модернизации и урбанизации ярмарочная торговля во многом сохранила свои позиции и значение, но испытала вытесняющее воздействие пришедшей ей на смену стационарной формы.

Огромным и противоречивым событием для городов края стало проведение железной дороги, значительно ускорившей развитие их торгово-промышленного сектора, но при этом привело к упадку городов, оставшихся в

стороне от новой магистрали. Ни одна отрасль промышленности не представляла однотипную форму производства, находясь в различных комбинациях. Кустарное ремесло существовало наравне с мануфактурой, частично перетекавшей в фабрично-заводские заведения. С появлением заводских предприятий и повышением объемов экспорта товаров из центральных губерний некоторые отрасли кустарничества пришли в упадок и даже совсем исчезли: кустарными промыслами занимались в основном для изготовления самых простых и дешевых изделий, не выгодных для продажи и используемых в подсобном хозяйстве. Зачастую на упадок кустарей влияла законодательная политика правительства. Например, введение новых правил по охране леса требовало дополнительной платы за поделки из дерева. Это, вкупе с объявлением многих лесных угодий собственностью казны, нанесло тяжелый удар по лесным промыслам. Наконец, железная дорога привела в упадок извоз по Московскому тракту, что негативно сказалось на деревянном промысле. В период русско-японской войны 1904-1905 гг. гужевой транспорт и речное пароходство вновь получили широкое применение – железная дорога была переподчинена для военных нужд и переполнена грузами. Однако после окончания военных действий извозный промысел и судоходство снова стали менее востребованными.

Железная дорога способствовала значительному удешевлению ввозимых товаров, чем, с одной стороны, понизила их цены и увеличила их потребление, а с другой – привела к падению спроса на менее качественную местную продукцию и упадок производящих их отраслей тобольской промышленности. Проведение Транссибирской магистрали также способствовало увеличению роли стационарной торговли в районах нового тракта и падению передвижной ярмарочной на периферийных торговых путях.

К рубежу веков промышленность превратилась в один из главных факторов роста старых и возникновения новых городов региона. Города развивались мультифункционально, всевозрастающее значение имело торгово-промышленное население. В ведущих промышленных центрах (Тюмень,

Курган) возрастали процессы социальных классов: пролетариата, буржуазии и средней прослойки. В менее крупных городах развитие новообразований шли медленнее, в силу чего их экономика представляла собой смешанный тип промышленных и сельскохозяйственных производств. Малые города губернии (Березов, Сургут и др.), расположенные в северной части региона или поймах рек, считались аграрными поселениями. Их население в основном занималось традиционными, не характерными для города, занятиями (рыболовство, охота, собирательство, земледелие, скотоводство) [7, с. 21, 32]. Тюменские кожи, тобольское винокурение, березовская рыба, сургутская пушнина, курганское зерно, ишимское масло, ялуторовский лес, тарское стекло – именно этим славились отдельные регионы губернии, за которыми закрепились звания лучших производительных территорий в соответствующих отраслях. Увеличивается товарность и специализация животноводства и земледелия, растут валовые сборы и поголовье скота.

Сельское хозяйство развивалось в основном экстенсивно, путем расширения посевных площадей при низкой механизации работ и привлечением дополнительных сил. Это объясняло сезонность труда, нехватку свободных рабочих рук и тормозило индустриализацию региона. Отличительным признаком промышленности Тобольской губернии стали мелкие предприятия по переработке сырья сельского хозяйства, объемы промышленного производства в огромной степени зависели от положения в аграрном секторе экономики края. В свою очередь, крестьянский менталитет не испытывал потребности в политических реформах, придерживался традиционных представлений и жил местными нуждами. Правительство всячески сдерживало конкурентоспособность местных производителей, не ставя задачи провести экономическую модернизацию. Хотя именно интенсивный путь развития позволил бы деревне использовать передовые достижения агрономии и зоотехники, дешевые машины и новые орудия труда, значительно повысив тем самым производительность.

Несмотря на важность прямого сообщения губернии с Европой, эти сношения так и не были установлены. Соединение через северные морские пути с устьем Оби позволило бы наладить хороший сбыт сибирских товаров и положительно сказались бы на благосостоянии местного инородческого населения. Но это путь был очень опасен, и торговцы предпочитали не рисковать: Карское море длительное время было во многих местах сковано льдами, господствовали густые туманы, отсутствовали точные карты прибрежных линий.

Малые города вошли в новый XX век со скромными достижениями в промышленности и торговле. Небольшие городки с развитым мелким производством обслуживали в первую очередь интересы местных жителей и имели большое значение для населения городской и сельской округи. Функциональное значение и социокультурный облик таких поселений в значительной степени трансформировались под воздействием увеличивающегося числа переселенцев. Относительно менялась роль того или иного малого города в экономической жизни региона. Занятия горожан были типичными, в массе своей связаны с сельским хозяйством, зачастую составляя натуральное или полунатуральное хозяйство. Такой перекоп в сторону аграрных отраслей приводил к нехватке городской земли и возрастанию товарооборота с селянами. Это давало основания современникам называть даже некоторые губернские города «земледельческими деревнями, населенными мещанами-пахарями и мещанами-ремесленниками с довольно слабой примесью торгующего купечества» [14, с. 21].

Таким образом, торговое развитие городов Тобольской губернии второй половины XIX – начала XX вв. во многом зависело от экономико-географического положения населенного пункта. Выделялись города с явным промышленным уклоном или аграрным направлением, а также поселения смешанного типа, в которых наряду с сельским хозяйством, промыслами и ремеслом значительную роль играла торговля. В целом, развитие городов шло под колоссальным влиянием процессов проникновения и утверждения

капиталистических отношений в Сибири, что трансформировало сословную структуру, занятость и профессиональную специализацию городского и сельского населения края. Увеличение бюджетных сумм городов к началу XX в. определялось количеством связанных с торгово-промышленным развитием доходов, приводившим к увеличению запросов и последующему увеличению расходов. Наиболее благополучными в торговом отношении были последние несколько предвоенных лет, ставшие периодом наивысшего взлета имперской России.

Позднеимперский период характеризуется господством экономической формации капиталистического типа. В Tobольской губернии преобладала смешанная патриархально-модернизационная форма индустрии, заключавшаяся в параллельном существовании феодальных пережитков и новых внедрявшихся технологий. Из сельскохозяйственных часть городов края с течением времени эволюционируют в поселения аграрно-индустриального типа: ведущие позиции постепенно занимает промышленное производство, растет торговый оборот, оформляется своеобразная торгово-промышленная категория населения, увеличивается товарность фабричного производства и профессиональная специализация, оформляются несколько крупных экономических мегаполисов. С другой стороны, существовали города с явным сельскохозяйственным уклоном или смешанным типом экономики.

Список литературы:

1. Боханов А.Н. Российское купечество кон. XIX – нач. XX вв. // История СССР. 1985. № 4. С. 50-57.
2. Бочанова Г.А. Обработывающая промышленность Западной Сибири. Конец XIX – начало XX в. Новосибирск: Наука, 1978. 256 с.
3. Васильева Л.В. Частное предпринимательство в городах Tobольской губернии во второй половине XIX – начале XX века: автореф. дис. ... к.и.н. Тюмень, 2001.

4. Головачев П.М. Сибирь: Природа. Люди. Жизнь. М.: Типография Т-ва И.Д. Сытина, 1905. 401 с.
5. Голодников К.М. Тобольская губерния накануне 300-летней годовщины завоевания Сибири. Тобольск: Тип. Тоб. Губ. правл., 1882. 192 с.
6. Гончаров Ю.М. Быт купечества Сибири второй половины XIX – начала XX в. // Гуманитарные науки в Сибири. 1999. № 2. С. 21-26.
7. Гончаров Ю.М. Повседневная жизнь горожан Сибири во второй половине XIX – начале XX в. Барнаул: Азбука, 2012. 214 с.
8. Еланцева О.П. Источники по истории торговли Тобольской губернии в пореформенный период (1861-1914): дис. ... к.и.н. Тюмень, 2002.
9. Еремина Л.А. Городское самоуправление Западной Сибири в конце XIX – начала XX вв. Барнаул: Изд. Алт. гос. техн. ун-та, 2005. 184 с.
10. Завалишин И.И. Описание Западной Сибири. М.: Типография В. Грачева и комп., 1862. 420 с.
11. Маляревский Г.Я. Экономические нужды средней части Тобольской губернии. Тобольск: Губ. тип., 1907. 52 с.
12. Меньщиков В.Н. Экономическое и социокультурное развитие Тобольской губернии в период Первой мировой войны, 1914-1917 гг.: автореф. дис. ... к.и.н. Омск, 2001.
13. Меренкова Е.Ю. Деятельность органов городского самоуправления Западной Сибири по использованию городского земельного фонда (конец XIX – начало XX вв.) // Исторический ежегодник ОмГУ. Омск, 1999. С. 32-40.
14. Немировский А.О. Реформа городского самоуправления. СПб.: Тип. В. Безобразова и комп., 1911. 172 с.
15. Обзор Тобольской губернии за 1913 г.: приложение к всеподданнейшему отчету Начальника Тобольской губернии за 1913 г. Тобольск: Тип. Губ. правл., 1915. 124 с.
16. Скубневский В.А., Гончаров Ю.М. Города Западной Сибири во второй половине XIX – начале XX в. Население, экономика, застройка и благоустройство. Барнаул: Азбука, 2007. 292 с.

17. Скубневский В.А. К вопросу о торговой инфраструктуре сибирского города в начале XX века // Предпринимательство в Сибири. Барнаул, 1994. С. 87-93.

18. Скубневский В.А. Экономическое развитие Тобольска во второй половине XIX – начале XX века // Научные труды ТКНС УрО РАН. Вып. 1. Исторические науки. Тобольск, 2011. С. 24-34.

19. Тобольский Север. Общий обзор страны, ее естественных богатств и промышленной деятельности населения / сост. А.А. Дунин-Горкавич. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1904. 281 с.

20. Шишкина С.Ю. Тобольская губерния в годы первой мировой войны (1914 – февраль 1917 гг.): автореф. дис. ... к.и.н. Тюмень, 1999.

21. Щеглова Т.К. Городские ярмарки Западной Сибири во второй половине XIX в. // Города Сибири XVIII – начала XX вв.: сб. науч. тр. Барнаул, 2001. С. 99–113.

22. Ядринцев Н.М. Сибирь как колония в географическом, этнографическом и историческом отношении. СПб.: Изд-во И.М. Сибирякова, 1892. 720 с.

23. Ядринцев Н.М. Сибирь как колония. Современное положение Сибири. Ее нужды и потребности. Ее прошлое и будущее. СПб.: Тип. М.М. Стасюлевича, 1882. 472 с.

Сведения об авторах:

Валитов Александр Александрович – кандидат исторических наук, научный сотрудник Лаборатории истории освоения Сибири Тобольской комплексной научной станции Уральского отделения Российской академии наук (Тобольск, Россия).

Томилов Игорь Сергеевич – лаборант Лаборатории истории освоения Сибири Тобольской комплексной научной станции Уральского отделения Российской академии наук (Тобольск, Россия).

Федотова Дарья Юрьевна – младший научный сотрудник Лаборатории истории освоения Сибири Тобольской комплексной научной станции Уральского отделения Российской академии наук (Тобольск, Россия).

Data about the authors:

Valitov Alexander Alexandrovich – Candidate of Historical Sciences, researcher, Laboratory of the History of the Development of Siberia, Tobolsk Complex Scientific Station, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (Tobolsk, Russia).

Tomilov Igor Sergeyeovich – laboratorian, Laboratory of the History of the Development of Siberia, Tobolsk Complex Scientific Station, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (Tobolsk, Russia).

Fedotova Daria Yurievna – junior researcher, Laboratory of the History of the Development of Siberia, Tobolsk Complex Scientific Station, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (Tobolsk, Russia).

E-mail: val11@bk.ru.

E-mail: igor.tomilov.85@mail.ru.

E-mail: dashulya-23@bk.ru.