

Жизнь Муцио Клементи, а это путь в 80 лет: с 1752 по 1832 год вместил в себя жизни великих венских композиторов – Моцарта (1756-1791), Бетховена (1770-1827), Шуберта (1796- 1828); за эти годы классицизм сменился романтизмом, клавесин – фортепиано, менуэт уступил место вальсу. Клементи стал свидетелем всех названных значительных перемен в музыкальном искусстве. Но важнее другое: то, что композитор участвовал в них, создавая в содружестве с классиками и романтиками этот музыкальный мир.

Завершая эссе, хочется еще раз вернуться к той знаменательной встрече-состоянию двух музыкантов XVIII века Моцарта и Клементи, чтобы констатировать следующее. Великий Моцарт навсегда останется Великим! Гением всех времен! Символом музыки! Но заслуги Клементи перед «ее Величеством – Музыкой» не менее велики и почетны, их трудно переоценить. Блестящий пианист! Дирижер! Талантливый педагог! Выдающаяся личность в истории музыкального искусства, в истории сонаты! Человек, посвятивший себя Музыке! Ученикам! Творчеству! Король сонат! Все это – МуциоКлементи!

*Список литературы:*

1. Моцарт и Сальери/ Радио свободы. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.svoboda.org/a/24204512.html> (дата обращения: 07.01.21).
2. Муцио Клементи. [Электронный ресурс] – URL: <http://allpianists.ru/klementi.html> (дата обращения: 15.12.20).
3. Николаев А.А. Муцио Клементи / А.А. Николаев. – Москва: Музыка, 1983. – С.96.
4. Первый пианист. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.classicalmusicnews.ru/tikhomirov/muzio-clementi/> (дата обращения: 15.12.20).



## ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 93/94

**Солнышкин Андрей Александрович**

Институт Истории СПбГУ, г. Санкт-Петербург

Solnyshkin Andrey Alexandrovich,

Institute of History, St. Petersburg State University, St. Petersburg

### ТОВАРИЩЕСТВО

**ПЕТЕРБУРГО-ПЕТРОЗАВОДСКОГО ПАРОХОДСТВА  
PARTNERSHIP OF THE PETERSBURG-PETROZAVODSK  
SHIPPING COMPANY**

**Аннотация:** на территории Российской империи в XIX – начале XX вв. существовало большое количество судоходных компаний, перевозивших пассажиров и различные грузы. Одним из них было – Товарищество Петербурго-Петрозаводского пароходства, основанное в 1874 г. и осуществляющее свою деятельность на северо-западных российских водных путях.

**Abstract:** On the territory of the Russian Empire in the XIX – early XX centuries were a large number of shipping companies that transported passengers and various cargo. One of them was the Partnership of the Petersburg-Petrozavodsk Shipping Company, founded in 1874 and operating on the northwestern Russian waterways.

**Ключевые слова:** товарищество Петербурго-Петрозаводского пароходства, северо-западные водные пути, пароходство, перевозка пассажиров.

**Keywords:** partnership of the Petersburg-Petrozavodsk Shipping Company, northwestern waterways, shipping company, transportation of passengers.

В XIX – начале XX вв. на северо-западных водных артериях российского государства осуществляло свою деятельность по перевозке пассажиров и грузов «Товарищество Петербурго-Петрозаводского пароходства». Оно было образовано 1 февраля 1874 г., после утверждения устава, состоявшего из 56 параграфов.

Согласно § 1 устава, Высочайше утвержденного 1 февраля 1874 г., «Товарищество Петербурго-Петрозаводского пароходства», как товарищество на паях, было создано «...для содержания постоянного пароходного сообщения между С.-Петербургом и Петрозаводском, а равно местами, находящимися на пути между названными городами...» [1, С. 1]. Так район плавания пароходов товарищества впоследствии определялся «...от Кронштадта по р. Неве, Ладожскому озеру, р. Свири и Онежскому озеру...» [2, Л. 2].

Учредителями товарищества были: подполковник Николай Александрович Заешников и отставной штабс-капитан флота Константин Егорович Замысловский. Товарищество, образованное из ранее существовавшего товарищества на вере, приобретало, согласно уставу, все имущество предшественника, в том числе и пароходы. Согласно § 4, Товариществу, после согласования с правительством, предоставлялась возможность «...открывать и другие линии пароходного сообщения на Ладожском и Онежском озерах...» [1, С. 3]. Также в уставе говорилось о том, что товарищество обязано было полностью исполнять все правила о судоходстве и всех существующих и изданных в будущем правил пожарного и строительного уставов. В независимости от района плавания, пароходы товарищества подчинялись надзору Санкт-Петербургской полиции (§ 5). Товарищество, согласно уставу, несло полную ответственность за сохранность перевозимых им грузов. Также у товарищества было право в установленном законом порядке устраивать пристани, складские помещения, где нужна была необходимость. Так в собственности товарищества было в Санкт-Петербурге несколько пристаней, о чем будет далее рассказано.

В уставе предоставляет определенный интерес положение о личном составе служащих. Так согласно § 8, товарищество могло «...принимать к себе на службу инженеров путей сообщения, офицеров флота, штурманов и механиков...», [1, С. 5]. Это происходило в том случае, если не было никаких препятствий, чтобы Морское ведомство или ведомство Путей сообщения могло позволить упомянутым лицам уволиться для службы на коммерческих судах. В товариществе кроме упомянутых лиц, служащими могли быть либо любые российские поданные из всех сословий, либо иностранцы. Однако в случае с

иностранцами, для них обязательным пунктом, при котором они могли поступить на службу, было обязательное свободное владение русским языком.

Согласно § 11 устава 1874 г., основной капитал товарищества был 300 000 рублей, который был разделен на триста паев и на каждый пай приходилось по 1000 рублей. [1, С. 6]. Паи, печатавшиеся в «Экспедиции Заготовления Государственных бумаг» были именные, т. к. на них обозначались: звание, имя и фамилия их владельцев, а также им присваивался порядковый номер [1, С. 7, 8]. Каждому паю прилагался лист с купонами, по которым владелец имел право получать дивиденды в течении десяти последующих лет. После истечения данного срока, пайщику выдавался новый лист с купонами на такой же срок. В случае передачи по каким-либо причинам паев от одного владельца другим лицам, новый владелец получал право голоса только через три месяца, после зафиксированного в документах товарищества факта передачи. В случае какой-либо утраты, человек, который владел паем, должен был письменно об этом заявить товариществу. Товарищество за счет утратившего пай лица делало об этом происшествии публикацию в газетах и в случае, и если за полгода пропавший пай не находился, то владельцу выдавался новый с обозначениями, которые были на старом. В случае потери купона на дивиденды утратившее его лицо, согласно § 18, лишалось «...права на дивиденды за все утраченные купоны...» вплоть до срока по истечении 10 лет с момента их получения. [1, С. 9]. Паи были неприкосновенны, однако в том случае, если какой-либо человек становился должником, то с его пая могли взыскать необходимую сумму для погашения накопленных долгов. К началу XX в. количество пайщиков в товариществе сократилось. Так согласно отчету товарищества, за 1909 г., на 1 января 1909 г. пайщиками «Товарищества Петербурго-Петрозаводского пароходства» было 82 человека, среди которых были и иностранные поданные, например, Иван Карлович Монкер (Джон Монкер), великобританский поданный, имевший шесть паев в Товариществе. [3, Л. 5, 6].

Правление товарищества находилось в Санкт-Петербурге (§ 20). [1, С. 10]. Оно состояло из трех человек, избираемых сроком на 3 года общим собранием из числа пайщиков – русских подданных. Председатель правления выбирался сроком на 1 год из трех выбранных членов правления. Также, стоит отметить, что у правления имелась особая печать, с указанием названия товарищества, для заверки каких-либо бумаг, используемых в делопроизводстве. В случае болезни или внезапной смерти кого-либо из трех членов правления, новый выбирался на внеочередном собрании товарищества. В обязанности правления, согласно § 30, входило: 1) прием денег от новых пайщиков товарищества и выдача им соответствующих паев; 2) страхование имущества; 3) финансовое устройство товарищества, в том числе и вся бухгалтерия; 4) созыв общих собраний пайщиков [1, С. 14]. Все финансовые документы правления хранились в кассе правления. Само правление собиралось, по приглашению председателя, не менее одного раза в месяц. В случае возникновения спорных ситуаций, когда правление не могло прийти к общей позиции, данный вопрос выносился на решение в общем собрании пайщиков. Общее собрание пайщиков, согласно § 37, собиралось два раза в год – в марте и в декабре [1, С. 17]. В сферу деятельности общего собрания

пайщиков входило: 1) утверждение годового отчета товарищества и утверждение суммы, которая будет отчислена в дивиденды и в запасной капитал (отчисление происходило до тех пор, пока он не будет составлять 1/3 от основного капитала); 2) избрание членов правления и Ревизионной комиссии; 3) утверждение суммы на годовые непредвиденные расходы в текущем году; 4) изменение основных правил товарищества [1, С. 19]. Стоит отметить, что в задачу Ревизионной комиссии входила не только ревизия всего имущества, но и проверка ежегодного отчета и баланса за текущий год [1, С. 22]. Решение общего собрания признавалось действительным, если за него проголосовало не менее трех четверти его участников [1, С. 20].

Для заведывания хозяйственной частью товарищества, из числа членов правления, выбирался директор-распорядитель. Согласно § 24, директор-распорядитель заведовал пароходством: 1) определял личный состав служащих в том числе и их прием на работу в товарищество и увольнение; 2) заведовал устройством пристаней, ремонтом пароходов и судов товарищества; 3) заведовал покупкой топлива для пароходов; 3) ведал заключением контрактов на различные работы и т. д. [1, С. 12]. За свой труд, после ухода с должности, он получал денежное вознаграждение от пайщиков товарищества.

Отчет по делам товарищества за год представлялся правлением в декабре, после окончания навигации. Согласно § 45, он должен был включать в себя, кроме подробного описания действий товарищества за год, сведения о текущем имуществе и запасах, перечень о расходах и приходе в течении всего навигационного года, счет доходов и убытков, а также информацию о долгах товарищества [1, С. 22]. После утверждением собранием отчета, происходило ежегодное распределение «чистого дохода» (оставшегося после вычета всех расходов): 5 % шло в запасной капитал, часть суммы на полное погашение стоимости имущества, а оставшиеся деньги шли на дивиденды пайщикам. Стоит отметить, что неостребованный дивиденд, после истечения 10 лет становился собственностью товарищества. [1, С. 25]. Однако это не происходило лишь в том случае, если пайщиком по каким-либо причинам в редких случаях оказывался несовершеннолетний, которому он выдавался по достижению совершеннолетия. Споры возникающие между участниками товарищества решались либо на общих собраниях, либо в судебном порядке. В случае неудачной деятельности товарищества, каждый пайщик нес ответственность только в размере его пая (1000 р.). Никаким дополнительным издержкам в случае убытков он не мог быть подвергнут.

Согласно § 55, срок существования товарищества не оговаривался. [1, С. 26]. Товарищество, в случае необходимости, могло прекратить свою деятельность только по общему решению всех владельцев паев. Однако, если по отчету выяснялось, что убыток товарищества составлял 2/5 от основного капитала и пайщики в течении определенного времени не смогли восполнить данный убыток, то товарищество автоматически прекращало свое существование, о чем сообщалось всем его участникам [1, С. 27]. Однако данное положение, как показало исследование, никогда не было использовано вплоть до 1918 г., что может косвенно свидетельствовать об успешной экономической деятельности товарищества.

В конце XIX в. в собственность Товарищества помимо нескольких деревянных пристаней, входил также и земельный участок на р. Малая Охта. Одной из основных сфер деятельности товарищества, было осуществление пассажирских перевозок на северо-западе Российской империи. Пароходы товарищества ходили по основным четырем линиям: Кронштадтской, Петрозаводской, Пудожско-Повенецкой и Ораниенбаумской. На некоторых из перечисленных линий, товарищество осуществляло совместную деятельность по перевозке пассажиров с другими пароходными компаниями. Например, в 1888 г. было заключено на 4 года соглашение между тремя пароходными обществами: «Петербурго-Волжским», «Дельфин» и «Петербурго-Петрозаводским» относительно совместного содержания и перевозки пассажиров по Кронштадтской линии, согласно которому товарищество теперь «...получало общих заработков не 33 %, как было ранее по договору от 1885 г., а 33 и 1/3 %...» [4, Л. 3]. В 1898 г. вышеупомянутых линиях курсировали пять пароходов: 1) на Петрозаводской линии – пароходы «Олонец» (до 1890 г. «Царь») и «Кивач»; 2) на Кронштадтской линии – пароходы «Котлин» и «Дачник»; 3) на Пудожско-Повенецкой линии – пароход «Геркулес» [4]. На Ораниенбаумской линии, согласно сохранившимся данным, в 1888 г., курсировал пароход «Цесаревна» [4]. Всего с мая по ноябрь 1898 г. вышеперечисленные пароходы перевезли 102 760 пассажиров и их деятельность принесла в товарищество доход в размере 85 176 р. (общий доход у товарищества составил – 150 272 р.): 1 класса – 16 977 человек; 2 класса – 62 552 человека; 3 класса – 17 805 человек; воинских чинов – 846 человек; и по абонементу (он был только на Кронштадтской линии у парохода «Котлин) – 4580 человек [5, Л. 5, 6]. Стоит отметить, что правление товарищества с целью получения прибыли, пыталось использовать любую складывающуюся, на их взгляд, удачную ситуацию на северо-западных водных путях. Так осенью 1888 г. после окончания рейсов между Санкт-Петербургом и Ораниенбаумом, пароход «Цесаревна» был отправлен на р. Свирь для плавания между селами Сермаксом и Вознесения. Это было связано с тем, что «...в позднюю осень и когда большие пароходы прямого сообщения перестают содержать рейсы, весьма много пассажиров, избегая попадания по Ладожскому озеру, едут из Шлиссельбурга в Сермакс на канальных пароходах, а из Сермакса до Вознесения на маленьких пароходах, иногда даже на буксирных, совершенно не приспособленных для плавания пассажиров в осеннее время ... с десятков таких пароходов, не платя никаких налогов, берут значительную оплату за свои услуги, пользуясь безвыходным положением пассажиров, у которых нет возможности остановиться где-либо в Сермаксе и предпочитающих сесть на какой то не было пароход ...» [4, Л. 4]. Ситуация повторялась и в раннюю весеннюю навигацию в данной местности. В связи с этим, правлением товарищества было принято решение отправить пароход «Цесаревну», а затем пароход «Царь». Однако вместо запланированной прибыли, товарищество в конце 1888 – начале 1889 гг. столкнулось с непредвиденными расходами. Так в данный период на р. Свирь вынуждены были зимовать отправленные ранее пароходы «Царь» и «Цесаревна». Как упоминалось в отчете, «...внезапно наступившие ранние морозы осенью 1888 г...» застали названные пароходы на ходу в реке Свирь и им пришлось,

спасаясь от ледохода, «...зазимовать, где представилась некая возможность остановиться...» [6, Л. 1. об]. Стоит отметить, что 1889 г. был одним из самых тяжелых для товарищества, т. к. «...с конца августа одна авария сменяла другую и одно несчастье следовало за другим...» [6, Л. 1.]. Так в конце августа – октябре 1889 г. произошло несколько серьезных аварий пароходов товарищества, в связи с чем товарищество потерпело убытки как от вынужденного прекращения рейсов, так и от издержек за испорченные и потопленные грузы. Но несмотря на это, товариществу все равно удалось получить прибыль в размере в 5090 р., по сравнению с предыдущим 1888 г. [6, Л. 8.]. Одна из первых аварий (убыток на подъем судна составил 3002 р.), связанных с судами товарищества произошла в конце августа 1889 г. Так 25 августа 1889 г. в 8 часов вечера пароход «Царица» налетел на камни на р. Свирь, вследствие чего было пробито в нескольких местах днище и носовая часть судна была быстро затоплена водой [6, Л. 2.]. После этого, под напором воды, была пробита водонепроницаемая перегородка и вода хлынула в машинное отделение парохода. В ходе следствия было установлено, что авария была допущена из-за неумелого руководства судном местного лоцмана, который заранее не увидел преград на пути. Как отмечалось в отчете, снятие парохода заняло у товарищества почти 23 дня. Собственными силами «Царицу» не удавалось снять смели, и только по прибытию другого казенного парохода «Озерный», ее удалось снять с камней и с помощью спецсредств доставить на ремонт в Санкт-Петербург. Следующая авария произошла с пароходом товарищества Петербурго-Петрозаводского пароходства 14 сентября 1889 г. Так на Ладожском озере пароход «Царь» столкнулся со стоявшей на якоре финской шхуной, получив незначительные пробоины. Однако в виду начавшейся паники у пассажиров, данный пароход вынужден был вернуться в г. Шлиссельбург и передать груз и пассажиров на пароход «Нева» Петербурго-Волжского общества, а сам стал на вынужденный ремонт. Однако злключения данного парохода на этом не закончились. Так спустя лишь несколько рейсов после закончившегося в конце сентября ремонта, пароход «Царь» 5 октября в 3 часа дня наскочил на камни в р. Неве у Ивановских порогов. Ему был нанесен серьезный удар. Подъем сопровождался долгими трудностями, т. к. 15 октября начались морозы и «...пароходу угрожала опасность быть затертым льдами в самих порогах...» [6, Л. 2. об].

В 1908 г., не выдержав конкуренции, товариществу Петербурго-Петрозаводского пароходства пришлось продать большую часть своего имущества и пароходов. Так к 1 января 1918 г. на балансе товарищества в числе имущества оставались только: Кронштадтская пристань в Петрограде, различный инвентарь, участок земли на Малой Охте и два парохода: «Олонец» и «Котлин» [7, Л. 2. об]. Из четырех ранее существовавших пароходных линий, действующей осталась только одна – Кронштадская, которая просуществовала вплоть до начала 1918 г.

1 января 1918 г. «Товарищество Петербурго-Петрозаводского пароходства» прекратило свое существование в связи с национализацией по вышедшему декрету СНК.

*Список литературы:*

1. Петербурго-Петрозаводское пароходство Устав товарищества Петербурго-Петрозаводского пароходства: [Утв. 1 февр. 1874 г.]. – Санкт-Петербург, 1874. – 27 с.
2. Переписка со страховым и транспортным обществом «Россиянин» о возмещении убытков по спасению и ремонту парохода «Олонец». Ф. 110. Оп. 1. Д. 30.
3. Отчеты Товарищества за 1908 – 1909 гг. Список пайщиков на 1 января 1909 г. РГИА. Ф. 110. Оп. 1. Д. 21.
4. Отчет Товарищества за 1888 г., доклад Правления и заключение Ревизионной комиссия по отчету. РГИА. Ф. 110. Оп. 1. Д. 5.
5. Отчет Товарищества за 1898 г. РГИА. Ф. 110. Оп. 1. Д. 10.
6. Отчет Товарищества за 1889 г. и доклад Правления по отчету. РГИА. Ф. 110. Оп. 1. Д. 6.
7. Отчет Товарищества за 1917 г. РГИА. Ф. 110. Оп. 1. Д. 23.



## КУЛЬТУРОЛОГИЯ

УДК 00

**Погорельцева Елизавета Александровна,  
Михеева Екатерина Владимировна, Сибирский государственный  
университет путей сообщения, г. Новосибирск**  
Pogorel'ceva Elizaveta Aleksandrovna, Miheeva Ekaterina Vladimirovna,  
Siberian Transport University, Novosibirsk

### **СПЕЦИФИКА И ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ СОВЕТСКОГО РЕКЛАМНОГО ПЛАКАТА 1950-Х ГГ. SPECIFICS AND DYNAMICS OF THE DEVELOPMENT OF THE SOVIET ADVERTISING POSTER OF THE 1950S.**

**Аннотация:** в статье рассмотрены особенности рекламного плаката как элемента рекламы 1950-х гг. Динамика его развития прослеживается на фоне творческой преемственности с рекламой предвоенной поры, с ее лучшими традициями, своеобразной стилистикой. Авторы делают акцент на исторически обусловленной функциональности плакатной рекламы, ее особой реабилитационной миссии.

**Abstract:** this article will discuss the features of an advertising poster as an element of advertising in the 1950s. The dynamics of its development can be traced against the background of creative continuity with the advertising of the pre-war era, with its best traditions, a peculiar style. The authors emphasize the historically determined functionality of poster advertising, its special rehabilitation mission.

**Ключевые слова:** плакат, средство агитации, послевоенный период, преемственность, мировые стандарты.

**Keywords:** poster, agitation tool, post-war period, continuity, world standards.