

На правах рукописи



Коновалов Николай Александрович

**Развитие транспортной системы бассейна реки Белой во второй
половине XIX – начале XX вв.**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени

кандидата исторических наук

Екатеринбург – 2015

Работа выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Башкирский государственный педагогический университет им. М. Акмуллы» на кафедре Отечественной истории Института исторического и правового образования.

**Научный
руководитель**

Горбунов Владимир Степанович
доктор исторических наук, профессор

Официальные оппоненты

Рукоусев Евгений Юрьевич
доктор исторических наук, доцент,
ФГБУН Институт истории и
археологии Уральского отделения
Российской академии наук, ведущий
научный сотрудник сектора
экономической истории

Мельников Сергей Львович
кандидат исторических наук,
ФГБОУ ВПО «Удмуртский
государственный университет»,
доцент Кафедры дореволюционной
отечественной истории

Ведущая организация:

ГБУ «Институт истории им. Ш.
Марджани Академии наук
Республики Татарстан»

Защита состоится 16 июня 2015 г. в 12.00 на заседании диссертационного совета Д 212.285.16 на базе ФГАОУ ВПО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина» по адресу: 620000, г. Екатеринбург, пр. Ленина, 51, зал диссертационного совета, комн. 248.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте ФГАОУ ВПО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина», <http://dissovet.science.urfu.ru/news2/>

Автореферат разослан « »

2015 г.

Ученый секретарь диссертационного совета
кандидат исторических наук, доцент



Шаманаев А.В.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. Экономическое развитие неразрывно связано с модернизацией транспортных коммуникаций, а зачастую эти два явления взаимозависимы. Рост экономики России в первой половине XIX в., сопровождавшийся начавшимся в 1830-е гг. промышленным переворотом, стал порождать спрос на качественно иную транспортную инфраструктуру. В Российской империи водный транспорт вплоть до середины XIX в. являлся фактически безальтернативным средством транспортировки людей и грузов на большие расстояния. Впрочем, и к концу исследуемого периода его значение оставалось достаточно велико. К 1913 г. удельный вес водного транспорта в общем грузообороте страны составлял 22,9%, а удельный вес в пассажирообороте 4,3%¹. На речных судах к этому времени перевозилось 32% всей транспортируемой нефти, 25,8% леса и 17,2% зерна². То есть если в перевозке людей водный транспорт не играл значительной роли, то в то же время на нём перевозилось более 1/5 части всех грузов в стране.

Тем не менее, проблема его развития в отечественной исторической науке долгое время оставалась малоизученной. Исследователи обращали внимание на речное судоходство лишь в контексте анализа экономических отношений в стране. Круг же работ, посвящённых непосредственно развитию российского речного судоходства, до сегодняшнего дня ограничен. Прежде всего исследования проводились в отношении волжского, камского, амурского и вятского судоходства. Развитие же водного транспорта в бассейне реки Белой так и не стало предметом научного исследования.

Объектом исследования выступает транспортная система бассейна реки Белой, под которой подразумеваются все речные суда, осуществлявшие навигацию по данной водной артерии, а также вся прибрежная транспортная инфраструктура: судоремонтные мастерские, пристани, затоны, паромные переправы, знаки обстановки.

Предметом исследования является развитие транспортной системы бассейна р. Белой во второй половине XIX – начале XX вв.

Хронологические рамки исследования охватывают период со второй половины 1850-х гг., когда в бассейне р. Белой начали осуществляться первые пароходные рейсы, до 1913 г., когда был достигнут довоенный пик экономического развития страны, после чего мирное развитие было прервано начавшейся Первой мировой войной, а экономика России была перестроена с учётом нужд фронта.

Территориальные рамки исследования охватывают судоходную часть бельского русла от Белорецкого завода (современный г. Белорецк) до устья. В дальнейшем данная территория будет обозначаться как «бассейн реки Белой». Так как по своим гидрографическим характеристикам Белая выше Белорецкого завода имела свойства горной реки, абсолютно не

¹ География путей сообщения. М., 1980. С. 16.

² Речной транспорт за 50 лет Советской власти. М., 1967. С. 30.

пригодной к сплавной барочной или пароходной навигации, эта часть бельского русла выведена за рамки исследования. В административном отношении все уезды, названия которых указаны в работе, входили до 1865 г. в состав Оренбургской, а после 1865 г. – Уфимской губернии.

Историографию проблемы можно условно разделить на три хронологических периода: дореволюционный, советский и современный. Для дореволюционной отечественной исторической науки характерны работы описательного, в основном статистического характера. Среди них выделяются труды А.С. Листовского, В.М. Черемшанского, Н.А. Гурвича, И.Ф. Борковского.

Дореволюционные исследователи придерживались хронологического подхода, акцентируя внимание на наиболее важных, с их точки зрения, фактах. Они понимали значение начавшихся на водном транспорте модернизационных процессов, связанных с появлением принципиально новой системы перевозок. Деятельности пароходных компаний, предоставлявших свои услуги на Белой во второй половине XIX в., уделялось особое внимание, период работы каждой из них выделялся отдельным этапом в истории развития бельского судоходства. Впервые данный подход был изложен в статье А.С. Листовского³ о начале деятельности на Белой компаний «Дружины» и «Бельского пароходства» как ключевых событиях в истории бельского водного транспорта XIX в.

Особый интерес среди дореволюционных исследований вызывают монографии И.Ф. Борковского⁴ и В.М. Черемшанского⁵. Оба труда посвящены вопросам динамики торговых отношений в различных регионах страны, а также количеству, содержанию и стоимости перевозимых в исследуемый период по водным путям грузов. При этом в обеих монографиях содержится обширная информация о типах как самоходных, так и несамоходных судов, эксплуатировавшихся в то время на водном транспорте.

Следует отметить и серию работ Н.А. Гурвича⁶, посвящённых проблеме развития бельского судоходства. Автор подробно изучает торговые отношения в регионе и, прежде всего, объёмы грузов, сплаваемых по Белой, анализирует соотношение ввозимых и вывозимых по реке товаров, их содержание и количество. Ему же принадлежат первые обобщающие сведения о продолжительности навигационного периода на реке.

В советский период транспортная система бассейна реки Белой также не стала объектом специального исследования. Характерной чертой для

³ Листовский А.С. Летопись пароходства по реке Белой // Справочная книжка Уфимской губернии / сост. Н.А. Гурвич. Уфа, 1883. Отд. II. С. XLVI – LI.

⁴ Борковский И.Ф. Торговое движение по Волжско-Мариинскому водному пути. СПб., 1874. 49 с.

⁵ Черемшанский В.М. Описание Оренбургской губернии в хозяйственно-статистическом, этнографическом и промышленном отношениях. Уфа, 1859. 472 с.

⁶ Гурвич Н.А. Грузы в Уфимской губернии, их направление, движение и численность. Уфа, 1876. Вып. 2. С. 5 – 8.; Он же. О судоходстве в Уфимской губернии за 1874 год. Уфа, 1876. Вып. 2. С. 60.; Он же. Хронологическо-статистические заметки о замерзании и вскрытии реки Белой у города Уфы за 121 год (1780-1901). Уфа, 1902. 13 с.

советской исторической науки было крайне критическое отношение к процессам, проходившим в отрасли в дореволюционный период. В 1930 – 1950-е гг. главное внимание уделялось трудовым отношениям между рабочими и собственниками судов, положению судовых и портовых рабочих. Исследователи акцентировали внимание на недостатках в работе водного транспорта, напрямую связывая их с существовавшей в стране общественно-политической системой. Так, Н.Г. Шушканов в монографии о рабочих Златоустовского завода⁷, характеризуя сплав горнозаводских караванов с металлом, выделяет эксплуатацию рабочих Урала как серьезный фактор рентабельности сплавного судоходства.

В 1960 – 1980-е гг. вышли монографии по истории техники, в которых показывается модернизация речного транспорта (например, работы В.С. Виргинского⁸). Были изданы обобщающие труды⁹, содержащие информацию о состоянии отрасли до революции, в которых по-прежнему отстаивалась идея технической отсталости всего дореволюционного водного хозяйства страны.

Однако в советский период были проведены исследования, в которых подробно анализировалось развитие речного транспорта в предреформенную эпоху и начальный этап массового пароходства¹⁰. Вышли специальные работы о бурлачестве Ф.Н. Родина¹¹, истории волжского пароходства Л.Н. Фурера¹². Особое значение имеют труды Э.Г. Истоминой¹³, в которых показано развитие речного судоходства по России в целом. Исследования Э.Г. Истоминой охватывают широкий круг вопросов, начиная от проблемы освоения новых водных артерий и заканчивая государственным администрированием на водном транспорте.

В обобщающих очерках по истории Башкирской АССР Х.Ф. Усмановым приведены основные данные о начале бельского пароходства¹⁴, кроме того, С.М. Васильев собрал сведения о паромных переправах у города Уфы¹⁵. Большой интерес к истории бельского пароходства проявляли публицисты и краеведы. В научно-популярных очерках В.Б. Иванова¹⁶ и В.Н.

⁷ Шушканов Н.Г. Беглые. Из жизни рабочих Златоустовского завода в первой половине XIX века. Свердловск, 1936. 155 с.

⁸ Виргинский В.С. Роберт Фультон. М., 1965. 275 с.; Он же. Очерки истории науки и техники XVI – XIX веков (до 70-х гг. XIX в.). М., 1984. 287 с.; Он же. Жизнь и деятельность русских механиков Черепановых. М., 1956. 317 с.; Он же. Творцы новой техники в крепостной России. Очерки жизни и деятельности выдающихся русских изобретателей XVIII – пер. пол. XIX века. М., 1962. 407 с.

⁹ Речной транспорт за 50 лет Советской власти / под ред. М.С. Назарова. М., 1967. 335 с.

¹⁰ Можин В.П. Монополии в судоходстве России и их борьба за господство // Социалистические преобразования в СССР и их экономические предпосылки. М., 1959. С. 91 – 116.

¹¹ Родин В.Н. Бурлачество в России. Историко-социологический очерк. М., 1975. 245 с.

¹² Фурер Л.Н. К истории развития волжского пароходства // История СССР. 1959. № 2. С. 153 – 157.

¹³ Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX веков. М., 1982. 277 с.; Она же. Водный транспорт России в дореформенный период: (Историко-географическое исследование). М., 1991. 263 с.

¹⁴ Очерки по истории Башкирской АССР. Уфа, 1959. Т. 1, ч. 2. С. 211 – 212.

¹⁵ Васильев С.М. Пореформенная Уфа // Из истории феодализма и капитализма в Башкирии. Уфа, 1971. С. 205 – 206.

¹⁶ Иванов В.Б. На бельских просторах. Уфа, 1982. 160 с.

Кузнецова¹⁷ приводятся некоторые сведения по дореволюционному периоду. Развитие транспортной системы бассейна р. Белой освещено в работах краеведов Г.Ф. и З.И. Гудковых¹⁸, освещавших проблему сплава металла с южно уральских горных заводов.

В современной историографии история речного пароходства пореформенного периода также не получила большого внимания. Публикуются общие статистические показатели¹⁹, рассматривается состояние транспортных коммуникаций²⁰, анализируется положение отдельных, наиболее крупных речных компаний. В общих чертах сведения о пароходовладельцах, судоходных фирмах фрагментарно приводятся в трудах по истории предпринимательства России²¹; в исследованиях по истории хлебной торговли детально изучается роль речного пароходства в транспортировке зерна²²; основные параметры речного транспорта учитываются и в работах зарубежных авторов по экономике России и хлебной торговле²³.

Интерес к истории пароходного транспорта в большей степени проявляется в Поволжье, транспортная система которого до конца XIX в. в решающей степени базировалась на речных перевозках²⁴. Вышел ряд специальных исследований²⁵, защищены диссертационные работы²⁶. История волжского пароходства изучалась в трудах историков Татарстана²⁷.

¹⁷ Кузнецов В.Н. Транспорт Башкирии. Краткий экономико-географический очерк. Уфа, 1960. 60 с.

¹⁸ Гудков Г.Ф., Гудкова З.И. Из истории южноуральских горных заводов XVIII – XIX веков. Историко-краеведческий очерк. Ч. 1. Уфа, 1985. 424 с.; Ч. 2. Уфа, 1993. 480 с.

¹⁹ Россия. 1913 год. Статистико-документальный справочник. СПб., 1995. 415 с.

²⁰ Беляков А.А. Внутренние водные пути России в правительственной политике конца XIX – начала XX века // Отечественная история. 1995. № 2. С. 154 – 165.

²¹ История предпринимательства в России. Кн. 1. М., 2000. 480 с.; Петров Ю.А. Московская буржуазия в начале XX века. Предпринимательство и политика. М., 2002. 440 с.; Российские предприниматели в начале XX века. По материалам Торгово-промышленного и финансового союза в Париже / сост. Ю.А. Петров, М.К. Шаццлло. М., 2004. 272 с.; Частное предпринимательство в дореволюционной России: этноконфессиональная структура и региональное развитие, XIX – начало XX в. / отв. ред. Б.В. Ананьич, Д. Дальманн, Ю.А. Петров. М., 2010. 549 с.

²² Китанина Т.М. Хлебная торговля России в 1875–1914 гг. (Очерки правительственной политики). Л., 1978. 263 с.; Она же. Транспортировка хлебных грузов в России в 1870–1913 годах: протяжённость, направление, интенсивность перевозок // Северо-Запад в аграрной истории России. Калининград, 2009. С. 64 – 86.; Она же. Хлебная торговля России в конце XIX – начале XX века. Стратегия выживания, модернизационные процессы, правительственная политика. СПб., 2011. 608 с.

²³ Грегори П. Экономический рост Российской империи (конец XIX – начало XX в.: Новые подходы и оценки / пер. с англ. М., 2003. 256 с.; Сартор В. Российский зерновой экспорт XIX – XX веков и торговые дома «Маас» и «Дрейфус» // История предпринимательства в России: XIX – начало XX века / под ред. А.Л. Дмитриева, А.А. Семёнова. СПб., 2008. Вып. 4. С. 216 – 249.

²⁴ Тагирова Н.Ф. Рынок Поволжья (вторая половина XIX – начало XX вв.). М., 1999. 312 с.; История Самарского Поволжья с древнейших времён до наших дней. XVI – первая половина XIX века. М., 2000. 287 с.

²⁵ Большаков В.Н., Иванова Н.А. Новый источник по истории речного транспорта России (Перепись судоходных предприятий Волжского бассейна и Мариинской водной системы в 1914 г.) // Поволжье в системе всероссийского рынка: история и современность: материалы научной конференции. Чебоксары, 2000. С. 252 – 287.; Хамитбаева Н.С. Волжско-Камское судоходство и сельское хозяйство Среднего Поволжья в эпоху капитализма (1861 – 1900 гг.) // Материалы Итоговой конференции Института истории им. Ш. Марджани АН РТ за 2006 год по отделу средневековой истории / отв. ред. и состав. И.К. Загидуллин. Казань, 2008. С. 93 – 120.

²⁶ Алексушин Г.В. Пароходное общество «Кавказ и Меркурий». Автореферат дисс. ... канд. ист. наук. Самара, 1995. 24 с.; Халин А.А. Развитие системы путей сообщения нижегородского Поволжья и её роль в социально-экономическом развитии региона (1830-е – 1900 г. XIX в.): дис. ... докт. ист. наук. М., 2006. 465 с.

Большое значение имеют исследования по истории пароходных компаний, работавших на реках Вятской губернии, так как именно эти компании контролировали значительную часть пассажирских перевозок по Белой. В общих работах по истории предпринимательства, изданных в Ижевске и Кирове²⁸, содержатся сведения о деятельности данных коммерческих структур.

Современные исследования, в которых проявляется интерес к истории речного транспорта, представлены обобщающими трудами²⁹, содержащими сведения о пароходстве, судостроении, объёмах перевозок. Выходят статьи³⁰, а также отдельные монографии³¹. На страницах ведомственной газеты «Бельский речник» опубликовано несколько статей по истории пароходства.

Целью данной работы является изучение развития транспортной системы бассейна реки Белой во второй половине XIX – начале XX вв.

Для достижения данной цели были решены следующие исследовательские задачи:

– проанализированы гидрографические характеристики р. Белой в исследуемый период,

– рассмотрено состояние водного транспорта на Белой к середине XIX в.,

– выявлены экономические предпосылки модернизации бельского водного транспорта к середине XIX в.,

– исследован процесс модернизации бельского водного транспорта в конце 1850-х – начале 1870-х гг.,

- изучено состояние водного транспорта на Белой к концу XIX – началу XX вв.

Источниковая база исследования представлена следующими группами источников: законодательными актами, делопроизводственной документацией, материалами периодической печати, мемуарной литературой, а также справочными и статистическими данными.

с.; Таркова Р.А. Развитие водного транспорта в системе социально-экономических связей нижнего Поволжья в 1861 – 1914 гг.: дис. ... канд. ист. наук. Астрахань, 2007. 244 с.; Мельников С.Л. Речной транспорт Камско-Вятского бассейна во второй половине XIX века: дис. ... канд. ист. наук. Ижевск, 1997. 201 с.

²⁷ Свердлова Л.М. На перекрестках торговых путей. Казань, 1991. 159 с.; Маслова И.В. Купеческая династия Стахеевых. Елабуга, 2007. 144 с.; Ермаков В.В. Торгово-промышленное предпринимательство в Прикамье в XVIII – начале XX в. Казань, 2011. 412 с.

²⁸ Вятское предпринимательство: история и персоналии. Киров, 2003. 171 с.; Лигенко Н.П. Купечество Удмуртии. Вторая половина XIX – начало XX века. Ижевск, 2001. 406 с.; Предпринимательские династии Камско-Вятского региона. XVIII – XX вв. / отв. ред. Н.П. Лигенко. Ижевск, 2008. 260 с.; Судовиков М.С. Купеческое сословие Вятско-Камского региона в конце XVIII – начале XX века. Киров, 2009. 342 с.

²⁹ Энциклопедия предпринимательства Башкортостана (история и личности). Книга первая / гл. ред. А.Н. Дегтярёв. Уфа, 2006. 224 с.; История Башкортостана во второй половине XIX – начале XX веков. Т. I / отв. ред. И.М. Гвоздикава, М.И. Роднов. Уфа, 2006. 240 с.

³⁰ Спицкий В.В. Из истории развития речного транспорта Республики Башкортостан // Вестник Башкирского университета. 2007. Т. 12. № 2. С. 81 – 82. Худяков В.А. На волне памяти // Бельские просторы. 2008. № 10. С. 156 – 168.

³¹; Нигматуллина И.В. Старая Уфа. Историко-краеведческий очерк. Уфа, 2004. 224 с.

Среди актов законодательного характера, привлекавшихся в период проведения исследования, необходимо отметить Устав путей сообщения, Устав почтовый, Устав строительный.

Делопроизводственная документация представлена в первую очередь неопубликованными архивными документами из Российского государственного исторического архива (РГИА) в Санкт-Петербурге, а также Центрального исторического архива Республики Башкортостан (ЦИА РБ) в Уфе. В РГИА были выявлены источники из следующих фондов: Ф. 18. – Департамент мануфактур и внутренней торговли Министерства финансов, Ф. 20. – Департамент торговли и мануфактур Министерства финансов, Ф. 95. – Отделы торгового мореплавания и торговых портов МТПИ, Ф. 173. – Департамент водяных сообщений Министерства путей сообщения, Ф. 218. – Департамент искусственных дел Главного управления путей сообщения и публичных зданий, Ф. 597. – Петербургский (Петроградский) частный коммерческий банк, Ф. 1152. – Департамент государственной экономии Государственного совета, Ф. 1263. – Комитет министров (1802 – 1906), Ф. 1287. – Хозяйственный департамент Министерства внутренних дел, Ф. 1288. – Главное управление по делам местного хозяйства Министерства внутренних дел, Ф. 1341. – Первый департамент Сената. При этом большая часть источников была введена в научный оборот впервые.

В вышеперечисленных фондах содержатся документы как из центральных органов управления – Комитета министров, Сената, Министерства внутренних дел, Министерства финансов, Министерства путей сообщения (МПС), так и губернских органов власти. Кроме этого, среди источников представлены прошения судовладельцев, уставы коммерческих пароходств, отчёты правлений и протоколы общих собраний пароходных обществ, а также протоколы собраний земских органов власти Уфимской губернии.

Значительный материал, относящийся к проблеме данного исследования, был выявлен в фондах ЦИА РБ: Ф. И-138. – Оренбургская казённая палата, Ф. И-151. – Бирская уездная земская управа, Ф. И-314. – Уфимская контора торгово-промышленного товарищества «Иван Стахеев и К°», Ф. И-340. – Уфимская городская управа, Ф. И-376. – Уфимская судоходная дистанция Министерства путей сообщения.

Во время исследовательской работы в ЦИА РБ наибольшее количество архивных дел было выявлено в фонде Ф. И-376. – Уфимская судоходная дистанция Министерства путей сообщения. Материалы из этого фонда представлены официальными циркулярами Правления Казанского округа МПС, а также внутренними документами по самой Уфимской судоходной дистанции. В фонде Ф. И-151 – Бирская уездная земская управа были обнаружены документы, касающиеся паромной переправы у Бирска. Документы из этого фонда представлены сметами расходов на содержание переправы, проектами её технической модернизации, а также ведомостями на получение жалования служащими переправы. Из фонда Ф. И-340 – Уфимская городская управа использовались документы, касающиеся последствий

аномально сильного разлива Белой в 1914 г. Среди источников содержатся описи утерянного или пришедшего в негодность имущества, прошения пострадавших жителей к губернским властям об оказании материальной помощи. Документы из фонда Ф. И-314 – Уфимская контора торгово-промышленного товарищества «Иван Стахеев и К^о» представлены, главным образом, финансовыми отчётами и бухгалтерскими ведомостями. Из фонда же Ф. И-138 – Оренбургская казённая палата были использованы документы, касавшиеся переписи населения по VIII ревизии.

Кроме того, к делопроизводственной документации можно отнести «Систематический сводный сборник постановлений Уфимского губернского земского собрания за 35 лет (1875 – 1909 гг.)» и «Отчёт о работах партии по исследованию рр. Уфы и Белой в 1913 году». Данные источники содержат информацию о гидрографических характеристиках Белой и мерах по улучшению на ней условий судоходства.

Справочные и статистические материалы представлены «Справочными», «Памятными книжками», «Календарями», а также «Обзорами Уфимской губернии». Особенно ценными в этом отношении являются «Обзоры», так как в них представлена обширная информация о количестве и содержании перевозимых по Белой грузов, а также данные о судах, работавших в регионе в исследуемый период. Информация из «Справочных», «Памятных книжек» и «Календарей», представлена расписаниями пароходных рейсов по Белой, рекламой, а также статистическими данными. В совокупности перечисленные источники содержат обширный материал о деятельности коммерческих пароходств на Белой с 1870-х гг. до конца исследуемого периода.

Периодическая печать представлена «Оренбургскими губернскими ведомостями» и «Уфимскими губернскими ведомостями». Особенно ценным источником оказалась газета «Оренбургские губернские ведомости» за 1846, 1847, 1859, 1860 и 1865 гг. Так, в её номерах, вышедших в 1846 и 1847 гг., были представлены сведения о гидрографических характеристиках Белой в середине XIX в., более того, факт публикации в печати таких данных позволил сделать предположение о проводившихся ранее исследованиях бельского русла. Из газет 1859 и 1860 гг. стало известно о деятельности на Белой первых пароходных компаний, а также спорах, возникших в это время о возможности пароходного сообщения в регионе. Кроме того, «Оренбургские губернские ведомости» за два вышеперечисленных года являются ценнейшими источниками о металлургической, деревообрабатывающей и лесной промышленности, сельском хозяйстве и торговле в Оренбургской губернии накануне и во время осуществления на Белой первых пароходных рейсов. Объявления рекламного содержания, публикуемые в «Оренбургских», а затем и в «Уфимских губернских ведомостях», позволили узнать более подробную информацию об услугах пароходных компаний, работавших на Белой.

Источники мемуарного характера содержат сведения как о работе бельского водного транспорта, так и о пассажирах пароходов в конце XIX –

начале XX веков. В данном диссертационном исследовании они представлены двумя изданиями – С.Я. Елпатьевский «Воспоминания за 50 лет»³² и С.Р. Минцлов «Уфа. Дебри жизни. Дневник 1910 – 1915 гг.»³³.

Научная новизна диссертации состоит в том, что впервые был проведён комплексный анализ развития транспортной системы бассейна реки Белой во второй половине XIX – начале XX вв. Указан ряд экономических предпосылок модернизации бельского речного флота, рассмотрены гидрографические характеристики реки Белой в исследуемый период. Показана роль государства и коммерческих пароходств в создании на Белой регулярного пароходного сообщения. Изучена деятельность Уфимской судоходной дистанции, а также губернских органов власти в отношении водного транспорта. В научный оборот были введены ранее не опубликованные архивные документы из фондов РГИА и ЦИА РБ.

Научно-практическая значимость исследования заключается в том, что результаты данной диссертационной работы могут быть использованы для дальнейшего изучения истории развития водного транспорта в бассейне реки Белой, при подготовке монографических изданий и учебных пособий, курсов лекций по региональной истории, экономической истории Урала и Поволжья.

Методологическую основу диссертации составляет концепция линейной модернизации, согласно которой общественные отношения находятся в непрерывном прогрессивном движении. В связи с этим развитие водного транспорта в бассейне реки Белой рассматривается как поступательный процесс. Аналогичный подход используется и при анализе общей экономической ситуации в Оренбургской губернии накануне осуществления по Белой первых пароходных рейсов, а также политики государства в области речного судоходства в исследуемый период.

Во время проведения исследования определяющими принципами работы были следующие: историзма, объективности и системности. Принцип историзма определяет исторические условия, при которых происходила модернизация бельского водного транспорта; объективности – отражает необходимость критического отношения к используемым в диссертационной работе источникам, а также понимание субъективности исследовательских оценок; системности – предполагает решение исследовательских задач как упорядоченного целого, в связи с этим, объект исследования был рассмотрен не только в качестве отдельных элементов – различных типов судов, коммерческих пароходств, прибрежных инфраструктурных объектов, но и как составляющая более крупной системы – российского водного транспорта.

Кроме того, при написании диссертационной работы применялись такие общенаучные методы, как анализ, синтез, индукция, дедукция, описание и сравнение. Среди специально-исторических методов наиболее

³² Елпатьевский С.Я. Воспоминания за 50 лет. Л., 1929. 137 с.

³³ Минцлов С.Р. Уфа. Дебри жизни. Дневник 1910 – 1915 гг. Уфа, 1992. 176 с.

часто применялись сравнительно-исторический и историко-логический методы. Также часто применялся статистический метод.

Положения, выносимые на защиту:

1. Определяющим фактором в развитии водного транспорта в бассейне реки Белой была динамика экономического развития прибрежных территорий. Рост производства в промышленности и сельском хозяйстве Оренбургской, а затем и Уфимской губернии породил спрос на всё более и более совершенные средства транспортировки производимой продукции. Наиболее заинтересованы в модернизации бельского водного транспорта были владельцы металлургических и поташных заводов, представители лесной и деревообрабатывающей промышленности, а также производители сельскохозяйственного сырья.

2. На протяжении всего исследуемого периода основной проблемой развития водного транспорта на Белой была слабая изученность гидрографических характеристик реки. Исследования бельского русла проводились крайне редко, а получаемые результаты вследствие естественных изменений уровней глубин быстро устаревали. Ввиду этого, регулярное пароходное сообщение существовало на участке от Уфы до устья реки, а между Уфой и Стерлитамаком оно осуществлялось в период весеннего половодья.

3. Впервые пароходная навигация на Белой была осуществлена в 1856 г., однако в губернских источниках сведения о первых пароходных рейсах датируются лишь 1858 г. При этом в период с 1856 по 1870 гг. пароходный флот в регионе осуществлял прежде всего грузовые перевозки, в 1870 г. на Белой было создано постоянное пассажирское пароходное сообщение.

4. В 1870-е гг. на бельском водном транспорте предпринимались первые попытки монополизировать большую часть рынка пассажирских речных перевозок, но сложности навигации и небольшой пассажиропоток лишь к началу XX в. позволили ряду компаний контролировать бельское пароходное сообщение.

5. С начала 1890-х годов, когда была построена Самаро-Златоустовская железная дорога, значение бельского водного транспорта стало падать. На рубеже XIX – XX вв. Белая перестала быть крупнейшей транспортной магистралью региона; к этому времени количество транспортируемых на железнодорожном транспорте грузов превысило количество грузов, перевезённых по воде. К концу же исследуемого периода речное сообщение стало значительно уступать по объёмам грузоперевозок железнодорожному.

Апробация получаемых результатов. Итоги исследовательской работы отражены в 12 научных статьях, 4 из которых опубликованы в периодических изданиях, включённых в «Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий» ВАК. Остальные публикации являются докладами на международных, всероссийских и региональных научных и научно-практических конференциях. Рукопись диссертации обсуждалась и была одобрена на заседании кафедры Отечественной истории Института

исторического и правового образования Башкирского государственного педагогического университета им. М. Акмуллы.

Структурно работа состоит из введения, трёх глав, заключения, списка использованных источников и литературы, а также приложений.

СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обоснована актуальность проблемы, определены объект, предмет, хронологические и территориальные рамки, сформулированы цели и задачи исследования. Проанализирована историография и дана характеристика источников. Сформулирована научная новизна, научно-практическая значимость исследования, а также его методологическая основа. Изложены положения, выносимые на защиту, приводятся сведения об апробации полученных результатов и структуре данной диссертационной работы.

Первая глава **«Историко-географические условия работы транспортной системы бассейна реки Белой»** состоит из трёх параграфов. В первом параграфе **«Гидрографические характеристики реки Белой и меры по их улучшению во второй половине XIX – начале XX вв.»** анализируются гидрографические характеристики судоходной части р. Белой в исследуемый период. Приводятся сведения о технологиях, использовавшихся для исследования бельского русла, существовавших к началу XX в., а также периодичности этих мероприятий.

Отмечается, что природно-климатический фактор играл решающее значение при определении сроков и условий навигации, которая, как правило, осуществлялась с апреля по октябрь. При этом каждый год она открывалась и закрывалась в разные числа. Всё зависело от скорости таяния льда весной и наступления заморозков осенью. Масштабы разливов в период весеннего половодья также могли отличаться. В источниках встречается информация о затоплениях населённых пунктов при особенно сильных разливах реки. Однако чаще уровень воды в реке, особенно в верховьях, был критически низким. В таких условиях вся навигация нередко оказывалась под угрозой. В горной своей части Белая была плохо пригодна даже для барочного сплава. Впрочем, и на равнинном участке навигация была крайне сложной. Так, между Уфой и Стерлитамаком начавшееся с конца 1850-х г. пароходное сообщение могло функционировать лишь в период весеннего половодья, когда уровень воды поднимался. Однако оно прекращалось после спада вод в конце июня. В летний период пароходное сообщение существовало на участке от Уфы до устья. При этом если в апреле – мае оно было регулярным, то после спада воды навигация была крайне затруднительна из-за низкого уровня воды.

Для того чтобы сделать работу водного транспорта более безопасной, состояние бельского русла изучалось специальными описными партиями в 1857, 1877, 1879 и 1913 гг. Однако результаты исследований быстро

устаревали из-за постоянно меняющихся уровней глубин. Уже через несколько лет данные переставали отражать фактическое состояние русла. Между тем, подобного рода исследования, требовавшие значительных финансовых средств, были необходимы для чистки бельского фарватера от камней, карчей, а также крупных затонувших предметов с целью повышения безопасности судоходства.

Первые попытки улучшения судоходных характеристик бельского русла были предприняты в середине 1870-х гг., а сами работы по расчистке дна были впервые проведены лишь в 1896 г. Активная же чистка и углубление дна на Белой выполнялись только с 1911 по 1913 гг. При этом они проводились прежде всего на участке от Уфы до устья. За состоянием бельского русла выше Уфы следили гораздо меньше, чем за состоянием реки ниже по течению. Данный факт объясняется тем, что на участке от Уфы до впадения Белой в Каму навигация была намного оживлённее, чем между Уфой и Стерлитамаком, а следовательно, и потребность в улучшении судоходных характеристик реки выше.

Во втором параграфе **«Состояние водного транспорта на Белой к середине XIX в.»** даётся характеристика состояния водного транспорта в регионе до начала пароходного сообщения. Указывается, что из-за отсутствия в это время в стране железных дорог, речные перевозки были почти единственным экономически рентабельным способом транспортировки людей и грузов на большие расстояния. В Оренбургской, а позже и в Уфимской губерниях речное сообщение являлось фактически безальтернативным. Сухопутное же было крайне затруднительным из-за низкого качества дорог и высокой себестоимости перевозок.

Вследствие этого, до появления на Белой пароходства все товары из Оренбургской губернии вывозились по реке барочным способом. Грузовые суда – барки строились из дерева в начале каждого года перед навигацией. После спуска на воду сразу же начиналась погрузка, которая не заканчивалась до тех пор, пока судно не будет загружено полностью. Такая спешка объясняется необходимостью сплава в период весеннего половодья. Если же осуществить сплав в нужные сроки не получалось, то при транспортировке барка могла сесть на мель. Как правило, сплавлился сразу целый караван, состоящий из нескольких судов. После сплава на месте прибытия барки разбирались на строительный материал или на дрова.

Вверх по течению, помимо бурлаков, являвшихся в этот период основной движущей силой на водном транспорте, транспортировка судов осуществлялась и коноводными машинами. Эксплуатация на Белой последних началась в период не ранее 1853 г., то есть примерно в то же время, что и эксплуатация пароходов. В бельском бассейне первые нерегулярные пароходные рейсы стали осуществляться во второй половине 1850-х гг., а постоянные – с начала 1870-х. Таким образом, с момента начала массового строительства пароходов в России до первого зафиксированного в губернских источниках рейса на Белой в 1858 г. прошло около 15 лет, то есть использование в регионе судов на паровой тяге началось достаточно быстро.

В третьем параграфе **«Экономические предпосылки модернизации водного транспорта»** рассматривается экономическая ситуация в Оренбургской губернии на рубеже 1850 – 1860-х гг. Указывается, что создание пароходного сообщения на Белой объяснялось прежде всего потребностями местной промышленности и торговли. Основными видами грузов, перевозимыми, перевозимыми в середине XIX в. по реке, были: продукция металлургической, деревообрабатывающей и лесной промышленности, сельскохозяйственное сырьё и до 1870-х гг. в небольшом количестве транзитные товары из государств Средней Азии. При этом объём сплавляемых по Белой грузов постоянно возрастал.

Вывоз товаров из Оренбургской губернии осуществлялся прежде всего на волжские и камские пристани, откуда уже они отправлялись в другие регионы страны или за границу. Значительная их часть поступала в Нижний Новгород на ежегодную ярмарку. По Белой транспортировка сплавом осуществлялась лишь раз в год, в апреле – мае, редко до начала июня. Товар, произведённый позже, должен был лежать на складах до следующего года. Когда грузы попадали в Нижний Новгород, то продажа их осуществлялась не ранее июля – августа, когда начиналась Нижегородская (Макарьевская) ярмарка. Таким образом, со времени производства до времени реализации своего товара оренбургскими заводами, проходило до одного года и более. Разумеется, что предпринимателей не мог устраивать такой способ транспортировки. Развитие пароходства на Белой было в интересах промышленников и купцов, так как способствовало за счёт увеличения скорости перевозок росту торговых оборотов.

Фактором, стимулирующим развитие водного транспорта, являлся и рост торговых операций внутри самой губернии. Если в 1840 г. здесь насчитывалось 834 постоянных торговых заведения, то к 1856 г. их численность возросла до 1546. На этом фоне неразвитость транспортных коммуникаций приводила к тому, что в одно и то же время цены на один и тот же товар могли в разных уездах отличаться в два – три раза.

Вторая глава **«Создание на Белой пароходного сообщения (конец 1850-х – начало 1880-х гг.)»** состоит из трёх параграфов. В первом **«Создание грузового пароходного сообщения (конец 1850-х –1860-е гг.)»** подробно анализируется вопрос датировки осуществления на Белой первого пароходного рейса, а также деятельность коммерческих пароходств и частных пароходовладельцев в регионе в это время.

Согласно данным Министерства путей сообщения, пароходство на Белой возникло в 1856 г. В источниках не указывается, что за событие произошло в данную навигацию. Сведений о судне, его собственнике, наименовании возможно перевозимого груза в указанном источнике нет. Однако, учитывая, что данный факт не был отражён ни в официальных губернских документах, ни в губернской прессе, можно предположить, что речь идёт о случае захода в низовья Белой одного или нескольких пароходов, ходивших по Каме. Вероятно, с 1856 по 1858 гг. пароходы не поднимались даже до Бирска. В губернских же источниках началом пароходства на Белой

считается факт прибытия в Уфу 11 августа 1858 г. двух каботажных пароходов «Грозный» и «Быстрый». Тем не менее, фактическое начало пароходного сообщения в бельском бассейне связано с работой пароходного общества «Дружина», оказывавшего здесь свои услуги в период с 1859 по 1862 гг.

Следует сказать, что на рубеже 1850 – 1860-х гг. в Оренбургской губернии не было единого мнения о пригодности Белой для пароходной навигации. Прежде всего, это было связано с тем, что фарватер реки, несмотря на наличие государственных комиссий по его исследованию, так и остался малоизученным. Данное обстоятельство серьёзно осложняло развитие пароходства. В 1863 г. «Дружина» полностью отказалась от отправки на Белую своих пароходов. Таким образом, одна из первых попыток установления в регионе регулярного пароходного сообщения закончилась неудачно.

Отказ «Дружины» от перевозок не означал прекращения пароходной навигации на Белой. Экономическая потребность в пароходном сообщении осталась, что порождало соответствующее предложение. В 1860 г. стерлитамакским помещиком А.Н. Левашевым был приобретён пароход, предназначенный специально для работы на Белой. А с 1861 г. здесь начала работать «Волжско-Камская пароходная компания». С 1863 по 1871 гг. перевозкой товаров по Белой занимался на принадлежащем ему буксирном пароходе «Надежда» купец Ф.С. Софронов, а с 1867 г. осуществлялись пассажирские рейсы между Уфой и Набережными Челнами.

Тем не менее, в 1860-е гг. пароходное сообщение так и не стало основным видом грузового транспорта. К примеру, в 1860 г. буксирными пароходами было перевезено около 200 тысяч пудов грузов (3200 тонн), что составляло не более 4% всех грузов, сплавляемых по Белой. Основным видом транспорта продолжали оставаться барки, спускавшиеся самосплавом. Пассажирские перевозки не являлись постоянной статьёй дохода пароходных компаний, а существовали как дополнительная услуга.

Второй параграф **«Создание пассажирского пароходного сообщения (1870-е – начало 1880-х гг.)»** посвящён развитию судоходства на Белой в указанный период. С начала 1870-х гг. наступил качественно иной этап в развитии бельского водного транспорта, обусловленный быстрым ростом числа паровых судов. В этот период на Белой начали работать три крупнейшие в регионе пароходные компании: «Бельское пароходство», «Торговый дом братьев Якимовых» и «Самолёт». Именно они на протяжении 1870 – 1880-х гг. контролировали основную массу грузовых и пассажирских пароходных перевозок.

С 1870-х гг. пассажирские перевозки на Белой становятся отдельной услугой пароходных компаний. Если в 1860-е гг. пароходный флот в регионе был ориентирован прежде всего на транспортировку грузов, то с 1870-х гг. провоз пассажиров становится для судовладельцев постоянной статьёй доходов.

Отличительной чертой данного периода являлось наличие монопольного сговора среди крупных пароходных компаний, работавших на Белой в это время, подтверждением которого было отсутствие между ними ценовой конкуренции.

В третьем параграфе **«Транспортная система бассейна реки Белой в конце XIX – начале XX вв.»** анализируются достижения и проблемы бельского судоходства, существовавшие в это время. Указывается, что период с конца 1880-х гг. до 1913 г. характеризовался продолжением роста экономических показателей на водном транспорте как в стране в целом, так и на Белой. В то же время построенная Самаро-Златоустовская железная дорога, составила бельскому водному транспорту серьёзную конкуренцию. К концу исследуемого периода она существенно потеснила речной флот на рынке перевозок. Если в 1895 г. показатели водного транспорта по ввозу товаров превышали показатели железнодорожного на 14,7%, а по вывозу на 209,6%, то уже в 1913 г. железнодорожный транспорт обогнал водный по ввозу на 420%, а по вывозу на 213%.

В то же время железнодорожное сообщение так и не смогло полностью вытеснить водное с рынка перевозок. Произошёл, скорее, его раздел между двумя видами транспорта. Речные перевозки продолжали оставаться востребованными на северо-западе губернии, а по железной дороге отправлялись грузы с юго-востока, где природно-климатический фактор не способствовал развитию судоходства.

Третья глава **«Водный транспорт в бассейне Белой в системе социально-экономических отношений»** состоит из двух параграфов. Первый параграф **«Деятельность Уфимской судоходной дистанции»** посвящён вопросам государственной политики в отношении водного транспорта, а также мерам, предпринимаемым соответствующими органами власти, по осуществлению этой политики на местах. В параграфе показано, что на Белой правительственные решения в сфере водного транспорта осуществлялись Уфимской судоходной дистанцией, созданной в 1865 г. и входившей в состав Пермского отделения Казанского округа путей сообщения. Административные границы дистанции охватывали часть бельского бассейна от Уфы до места впадения Белой в Каму.

В круг обязанностей служащих дистанции входил технический, санитарный и судовой надзор на водном транспорте. Однако фактически их деятельность не ограничивалась контролем за соблюдением законодательных норм в области речных перевозок, а охватывала и решение социальных задач. В первую очередь среди них можно выделить борьбу с распространением эпидемий, а также оказание медицинской помощи на воде. Фактически, круг обязанностей дистанции был шире вопросов, касающихся сугубо транспортных отношений.

Второй параграф **«Состояние прибрежной транспортной инфраструктуры»** посвящён вопросам технического развития пристаней, судоремонтных мастерских и паромных переправ. В параграфе отмечается, что в исследуемый период для Белой была характерна техническая

неразвитость большинства инфраструктурных объектов. В первую очередь это было связано с тем, что постоянное пароходное сообщение здесь установилось лишь в 1870-е гг., а создание прибрежной транспортной инфраструктуры началось на несколько десятилетий позже по сравнению с аналогичными процессами на других реках в европейской части России. Из-за этого даже к концу исследуемого периода большая часть пристаней и судоремонтных мастерских оказалась лишь на стадии создания и обустройства. Особенно это касалось небольших населённых пунктов, через которые не транспортировались промышленные грузы, а осуществлялась перевозка пассажиров.

Судовладельцы, работавшие на Белой, стремились на время зимы вывести свои пароходы на Каму, так как на Белой для зимней стоянки судов не было достаточного количества безопасных и удобных затонов. К тому же основная масса бельских судовладельцев имела не более одного – двух пароходов. В таких условиях создание централизованных зимних стоянок, располагающих собственными ремонтными мастерскими, было нерентабельно.

В **Заключении** подведены основные результаты исследования. Указывается, что первые попытки создания пароходного сообщения на Белой датируются второй половиной 1850-х гг. До этого в регионе применялся лишь барочный сплав – технология, использовавшаяся ещё в XVIII в. Появление в регионе судов на паровой тяге было обусловлено экономическими причинами. К середине XIX в. поток грузов на Белой вырос настолько, что возникла острая необходимость в модернизации существующего водного транспорта. В первую очередь она была в интересах производителей металлургической и деревообрабатывающей продукции, а также поставщиков зерна. Фактически, вышеперечисленные отрасли являлись на протяжении всего исследуемого периода источником роста показателей бельского водного транспорта. Кроме них судоходство на Белой зависело от интенсивности торговли как внутрироссийской, так и международной, однако, два последних фактора были менее значительными.

Впервые пароходная навигация на Белой была осуществлена в 1856 г., в то время как в губернских источниках сведения о первых пароходных рейсах датируются лишь 1858 г. Это объясняется тем, что в период с 1856 по 1858 гг. пароходы, вероятно, ходили в низовьях Белой, не поднимаясь даже до Бирска. В силу этого, информация о них в губернских источниках не была отражена. В период с 1856 по 1870 гг. пароходный флот в регионе осуществлял прежде всего грузовые перевозки. Появление на Белой грузового пароходного сообщения связано с работой здесь пароходного общества «Дружина». Это первая коммерческая компания, начавшая оказывать свои услуги местным потребителям на условиях свободной рыночной конкуренции.

Серьёзной преградой на пути развития бельского судоходства являлось мелководье и засорённость русла реки. Данное обстоятельство повлияло на темпы развития пароходства в регионе, так как любые трудности навигации

наносили ущерб престижу пароходного сообщения, что не способствовало увеличению заказов. К середине 1870-х гг. относятся первые попытки улучшения судоходных условий в бельском бассейне, однако фактически работы по углублению и очистке дна были предприняты в конце XIX в. Постоянно данные мероприятия стали проводиться в течение нескольких последних лет исследуемого периода, поэтому на протяжении его большей части работа водного транспорта на Белой зависела от природных обстоятельств. При этом гидрографические характеристики самой Белой постоянно менялись. Как уровень глубин, так и ширина разливов в разные навигационные сезоны могли существенно отличаться.

В период с 1870 г. до начала 1890-х гг. на бельском водном транспорте произошёл ряд качественных изменений. В первую очередь это связано с начавшимся в регионе быстрым ростом как числа пароходных компаний, работавших на Белой, так и ростом парка самих паровых судов. Одним из ключевых фактов этого периода является создание компании «Бельское пароходство», в результате работы которой на Белой было создано постоянное пассажирское пароходное сообщение. Именно в 1870-е гг. пароходный транспорт стал неотъемлемой частью экономических отношений в регионе. В этот период складываются монополистические отношения на рынке речных перевозок. Если в 1860-е гг. пароходы по Белой осуществляли навигацию нерегулярно, то именно в 1870-е гг. возникает постоянное пассажирское пароходное сообщение с Казанью и Нижним Новгородом. Уровень доверия к пароходному транспорту стал настолько велик, что на нём стали перевозить почту и товары, требующие особо бережных условий транспортировки.

С конца 1880-х гг. бельский водный транспорт потерял статус безальтернативного из-за построенной Самаро-Златоустовской железной дороги. В то же время грузопоток на Белой неуклонно возрастал, а потребность в речных перевозках оставалась достаточно высока. Тем не менее из-за конкуренции Белая к рубежу XIX – XX вв. потеряла значение основной транспортной магистрали в губернии, а к 1913 г. рост показателей железнодорожного транспорта многократно превысил рост показателей водного.

К 1913 г. пароходы стали основным средством транспортировки грузов вверх по Белой. Как правило, ими перевозились дорогие товары или товары, требующие бережных условий хранения. Сплав барок буксирными пароходами сохранял своё значение, рост грузоперевозок на несамоходных судах продолжался. Основными сплаваемыми товарами были зерно, а также продукция металлургической и деревообрабатывающей промышленности.

На протяжении всего исследуемого периода прослеживается отчётливая тенденция: водный транспорт работал прежде всего на вывоз, так как количество вывезенных грузов всегда превышало количество ввезённых. При этом объёмы ввозимых товаров после установления пароходства в регионе многократно возросли.

Крупные компании, располагавшие большим парком судов, на Белой почти не работали. Лишь «Самолёт» – одно из крупнейших российских пароходств того времени – отправляло на Белую свои пароходы. Все остальные суда принадлежали либо компаниям регионального уровня, либо частным судовладельцам. При этом состав тех и других постоянно менялся. Значительная их часть отказывалась от работы на Белой после двух – трёх лет плавания, предпочитая ей другие водные магистрали, однако, как численность коммерческих структур, работавших в сфере речных перевозок, так и число судов на паровой тяге в регионе неуклонно росли. На Белую приходили всё новые и новые компании и частные судовладельцы, не выдержавшие конкуренции на Каме и Волге. Благодаря этому, бельский водный транспорт, начиная с конца XIX в., ежегодно обновлялся в техническом отношении. Однако данная тенденция имела и серьёзные отрицательные последствия. Коммерческие структуры, работавшие только несколько навигационных сезонов, не были заинтересованы в создании хорошо оснащённой в техническом отношении прибрежной транспортной инфраструктуры.

По теме диссертации автором опубликованы следующие работы:

Статьи, опубликованные в рецензируемых научных журналах и изданиях, входящих в Перечень ВАК:

1. Коновалов Н.А. Водный транспорт в хозяйственно-экономическом развитии Оренбургской губернии на рубеже 1850 – 1860-х годов / Н.А. Коновалов // Вестник Челябинского государственного университета. Серия «История». – 2012. – Выпуск 53. – № 34 (288). – С. 56 – 61.
2. Коновалов Н.А. Водный транспорт Уфимской губернии в 1870-е годы / Н.А. Коновалов // Вестник Челябинского государственного университета. Серия «История». – 2013. – Выпуск 54. – № 6 (297). – С. 18 – 24.
3. Коновалов Н.А. Деятельность пароходного общества «Дружина» в бассейне реки Белой на рубеже 1850 – 1860-х годов / Н.А. Коновалов // Известия Уральского федерального университета. Серия 2 «Гуманитарные науки». – 2013. – № 2 (114). – С. 133 – 141.
4. Коновалов Н.А. Состояние прибрежной транспортной инфраструктуры в бассейне р. Белой на рубеже XIX – XX веков / Н.А. Коновалов // Вестник ВЭГУ. – 2013. – №6 (68). – С. 191 – 194.

Другие работы:

1. Коновалов Н.А. Деятельность Уфимской судоходной дистанции на реке Белой в начале XX века / Н.А. Коновалов // Вестник БГПУ им. М. Акмуллы. – 2013. – № 1. – С. 237 – 244.
2. Коновалов Н.А. Динамика торговых отношений в Оренбургской губернии в середине XIX столетия и проблема информационной

- обработки данных / Н.А. Коновалов // Всероссийская научно-практическая конференция «Прикладная информатика и компьютерное моделирование». – Уфа, 2012. – Т. 3. – С. 24.
3. Коновалов Н.А. К вопросу о состоянии пароходного транспорта в бассейне реки Белой на рубеже XIX – XX веков / Н.А. Коновалов // Гуманистическое наследие в культуре и образовании: материалы VIII Международной научно-практической конференции 13 декабря 2013 г. – Уфа: Издательство БГПУ, 2014. – С. 35 – 37.
 4. Коновалов Н.А. Проблема модернизации прибрежной транспортной инфраструктуры на реке Белой на рубеже XIX – XX веков (на примере пароходной переправы города Бирска) / Н.А. Коновалов // Известия УНЦ РАН. – 2013. – № 4. – С. 81 – 84.
 5. Коновалов Н.А. Проблема модернизации речного флота бассейна реки Белой на рубеже 1850 – 1860-х годов / Н.А. Коновалов // Крестьянский мир: новые источники и методологические подходы. Вторые чтения, посвящённые 90-летию со дня рождения профессора Хамзы Фатыховича Усманова / отв. ред. М.И. Роднов. – Уфа: ИИЯЛ УНЦ РАН, 2013. – С. 141 – 145.
 6. Коновалов Н.А. Речной транспорт и почтовое сообщение в России во второй половине XIX века (по материалам Уфимской губернии) / Н.А. Коновалов // Региональная культурная среда и педагогика. Материалы Всероссийской научной конференции с международным участием «Выявление и использование возможностей региональной культурной образовательной среды для организации культурно-просветительной деятельности». – Пермь, 2013. – С. 67 – 70.
 7. Коновалов Н.А. Российско-среднеазиатские торговые отношения и проблема модернизации речного флота в бассейне реки Белой на рубеже 1850 – 1860-х годов / Н.А. Коновалов // Международная научно-практическая конференция студентов, аспирантов и молодых учёных, посвящённая «Году российской истории», «Российская государственность: тенденции устойчивого развития. История и современность». – Уфа: «Издательство УГНТУ», 2012. – С. 59 – 63.
 8. Коновалов Н.А. Становление пароходного сообщения по реке Белой / Н.А. Коновалов // Вестник БГПУ им. М. Акмуллы. – 2011. – № 3-4. – С.133 – 141.