

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«БАШКИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
им. М. АКМУЛЛЫ»

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

Диссертация

на соискание учёной степени кандидата исторических наук

Научный руководитель –
доктор исторических наук,
профессор В.С. Горбунов

Уфа – 2015

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
Глава 1. ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ БАСЕЙНА РЕКИ БЕЛОЙ	22
1.1. Гидрографические характеристики реки Белой и меры по их улучшению во второй половине XIX – начале XX вв.	22
1.2. Состояние водного транспорта на Белой к середине XIX в.	36
1.3. Экономические предпосылки модернизации бельского водного транспорта	51
Глава 2. СОЗДАНИЕ НА БЕЛОЙ ПАРОХОДНОГО СООБЩЕНИЯ (конец 1850-х – начало 1880-х гг.)	69
2.1. Создание грузового пароходного сообщения (конец 1850-х – 1860-е гг.)	69
2.2. Создание пассажирского пароходного сообщения (1870-е – начало 1880- х гг.)	91
2.3. Транспортная система бассейна реки Белой в конце XIX – начале XX вв.	112
Глава 3. ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ В БАСЕЙНЕ БЕЛОЙ В СИСТЕМЕ СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ	128
3.1. Деятельность Уфимской судоходной дистанции	128
3.2. Состояние прибрежной транспортной инфраструктуры	146
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	160
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ	167
ПРИЛОЖЕНИЯ	182

Приложение 1. Русло реки Белой и маршруты караванов	182
Приложение 2. Хронологическая таблица замерзания и вскрытия реки Белой у г.Уфы в 1801 – 1900 гг. (по Юлианскому календарю)	183
Приложение 3. Ведомость отпущенных Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог сумм на работы по исследованию рр. Уфы и Белой, с распределением по параграфам и статьям смет Управления	187
Приложение 4. Русло реки Белой и маршруты первых пароходов	188
Приложение 5. Такса за проезд пассажиров и провоз багажа компаний «Бельское пароходство» и «Самолёт»	189
Приложение 6. Пароходство по Белой, Каме и Волге. Провозная плата	190
Приложение 7. Такса за проезд пассажиров и за провоз багажа между Уфой, Казанью и Нижним Новгородом пассажирских пароходов общества «Самолёт» в навигацию 1883 г.	191
Приложение 8. Такса пароходств «Торговый дом А.В. Якимовой и С-ми» и «Н-цы Д.Д. Якимова»	192
Приложение 9. Количество построенных на Белой несамоходных судов в 1898 – 1910 гг.	193
Приложение 10. Количество пароходов, курсирующих по Белой в 1895 – 1913 гг.	194
Приложение 11. Пароходы, совершавшие рейсы по Белой в 1898 г.	195
Приложение 12. Пароходы, совершавшие рейсы по Белой в 1902 г.	197
Приложение 13. Пароходы, совершавшие рейсы по Белой в 1903 г.	199
Приложение 14. Сравнительная таблица движения грузов (ввоз) в Уфимской губернии на речном и железнодорожном транспорте в 1899 – 1913 гг.	202
Приложение 15. Сравнительная таблица движения грузов (вывоз) в Уфимской губернии на речном и железнодорожном транспорте в 1899 – 1913 гг.	203

Приложение 16. Клятвенное обещание	204
Приложение 17. Ведомость суммам, потребным на 1907 г. по Уфимской судоходной дистанции Пермского отделения Казанского округа ПС	205
Приложение 18. Проект нормальной таксы на пароходной переправе через р. Белую при г. Бирске	206

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность изучаемой проблемы объясняется несколькими причинами. Прежде всего, экономическое развитие страны 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 развития водного транспорта в России и её отдельных регионах в отечественной исторической науке долгое время оставалась малоизученной. Исследователи обращали внимание на речное судоходство лишь в контексте анализа экономических отношений в стране. Как правило, предметом научных поисков было влияние водного транспорта на динамику торговли или машиностроения. Круг же работ, посвящённых непосредственно развитию российского речного судоходства, до сегодняшнего дня достаточно 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.

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

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

Кроме того, в современной России проблема развития транспорта является одной из самых острых. Если во второй половине XIX – начале XX вв. отсталость транспортной системы можно было объяснить историческими или экономическими причинами, неразвитостью или отсутствием специальной инфраструктуры, то сегодня, даже при имеющейся экономической базе и технических достижениях, транспортное сообщение между отдельными регионами страны находится в крайне неудовлетворительном состоянии. Это характерно как для железнодорожного, автомобильного, воздушного, так и для водного транспорта. С особенно большими проблемами столкнулся водный транспорт. Как правило, в наши дни он функционирует лишь в туристических целях, а для обычных пассажирских и грузовых перевозок применяется гораздо реже, чем раньше. К слову, вплоть до конца XX в. между Уфой и Казанью существовало постоянное речное сообщение, это был наиболее удобный и прямой путь между двумя городами. В наши дни транспортная система бассейна реки Белой находится в кризисном состоянии, выражающемся в падении числа пассажиров и объёмов перевозимых грузов. В таких условиях осмысление опыта прошлого может оказаться особенно востребованным.

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, необходимая для эффективного функционирования речных судов.

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

Хронологические рамки исследования охватывают период со второй половины 1850-х гг., когда на Белой начали осуществляться первые пароходные рейсы, до 1913 г., когда был достигнут пик экономического развития страны, после чего рост экономических показателей как в Российской империи в целом, так и на бельском водном транспорте в частности, был прерван начавшейся

Первой мировой войной, а экономика страны была перестроена с учётом нужд фронта и начался качественно иной этап в развитии государства и общества.

Территориально-географические рамки исследования охватывают судоходную часть бельского русла от Стерлитамака до места впадения Белой в Каму, а также часть Белой, пригодной к сплаву в период весеннего половодья от Белорецкого завода (современный г. Белорецк) до Стерлитамака. В дальнейшем данная территория будет обозначаться как «бассейн реки Белой»¹. Так как по своим гидрографическим характеристикам Белая выше Белорецкого завода имела свойства горной реки, абсолютно не пригодной к сплавной барочной или пароходной навигации, эта часть бельского русла оставлена за рамками исследования. В работе сознательно делается как можно меньше привязок к административно-территориальным единицам, так как они на протяжении всего исследуемого периода неоднократно менялись. Ярчайшим подтверждением этого является выделение из состава Оренбургской губернии Уфимской в 1865 г. Тем не менее, необходимо отметить, что все уезды, названия которых фигурируют в исследовании, относились административно до 1865 г. к Оренбургской, а после 1865 г. к 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. Время их создания хронологически совпадает с исследуемым периодом, поэтому они могут рассматриваться и в качестве исторического источника. Среди этих авторов большинство составляли местные жители, столичные исследователи почти не интересовались ситуацией далёкого бельского бассейна.

Дореволюционные исследователи придерживались хронологического подхода, акцентируя внимание на наиболее важных, с их точки зрения, фактах. Они понимали значение начавшихся на водном транспорте модернизационных

¹ Приложение 1.

процессов, связанных с появлением принципиально новой системы перевозок. Деятельности пароходных компаний, работавших на Белой во второй половине XIX в., уделялось особое внимание, период работы каждой из них выделялся отдельным этапом в истории развития бельского судоходства. Впервые подобный подход был изложен в статье А.С. Листовского¹ о начале работы на Белой компаний «Дружины» и «Бельского пароходства» как ключевых событиях в истории бельского водного транспорта XIX в. Затем он стал доминирующим в немногочисленных трудах последующих авторов.

Особый интерес среди дореволюционных исследований вызывают монографии И.Ф. Борковского² и В.М. Черемшанского³. Обе работы посвящены вопросам динамики торговых отношений в различных регионах страны, а также количеству, содержанию и стоимости грузов, перевозимых в исследуемый период по водным путям. 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. Гурвича⁴, посвящённых проблеме развития бельского судоходства. Автор подробно изучает торговые отношения в регионе и, прежде всего, объёмы грузов, сплавляемых 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 советской исторической науки было крайне критическое отношение к процессам, проходившим в отрасли в дореволюционный период. В 1930 – 1950-е гг. главное

¹ Листовский А.С. Летопись пароходства по реке Белой // Справочная книжка Уфимской губернии / сост. Н.А. Гурвич. Уфа, 1883. Уфа, 1883. Отд. II. С. XLVI – LI.

² Борковский И.Ф. Торговое движение по Волжско-Мариинскому водному пути. СПб., 1874.

³ Черемшанский В.М. Описание Оренбургской губернии в хозяйственно-статистическом, этнографическом и промышленном отношениях. Уфа, 1859.

⁴ Гурвич Н.А. Грузы в Уфимской губернии, их направление, движение и численность. Вып. 2. Уфа, 1876; Он же. О судоходстве в Уфимской губернии за 1874 год. Вып. 2. Уфа, 1876; Он же. Хронологическо-статистические заметки о замерзании и вскрытии реки Белой у города Уфы за 121 год (1780-1901). Уфа, 1902.

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 завода¹, характеризуя сплав горнозаводских караванов с металлом, выделяет эксплуатацию рабочих Урала как серьёзный фактор рентабельности сплавного судоходства.

В 1960 – 1980-е гг. появляются монографии по истории техники, где показывается модернизация речного транспорта (например, работы В.С. Виргинского²). В таких обобщающих трудах, как коллективная монография «Речной транспорт за 50 лет Советской власти»³, уже содержится информация о состоянии отрасли до революции, хотя здесь по-прежнему отстаивается идея технической отсталости всего дореволюционного водного хозяйства страны.

Однако в советский период появляются научные исследования, где подробно анализируется развитие речного транспорта в предреформенную эпоху и начальный этап массового пароходства⁴. Выходят специальные работы о бурлачестве Ф.Н. Родина⁵, истории волжского пароходства Л.Н. Фурера⁶. Особое значение имеют труды Э.Г. Истоминой⁷, в которых показано развитие речного судоходства по России в целом. Фундаментальные исследования Э.Г. Истоминой имеют основополагающий характер при изучении истории речного транспорта России, охватывают широкий круг вопросов, начиная от проблемы освоения новых водных артерий и заканчивая государственным администрированием на

¹ Шушканов Н.Г. Беглые. Из жизни рабочих Златоустовского завода в первой половине XIX века. Свердловск, 1936.

² Виргинский В.С. Роберт Фультон. М., 1965; Он же. Очерки истории науки и техники XVI – XIX веков (до 70-х гг. XIX в.). М., 1984; Он же. Жизнь и деятельность русских механиков Черепановых. М., 1956; Он же. Творцы новой техники в крепостной России. Очерки жизни и деятельности выдающихся русских изобретателей XVIII – пер. пол. XIX века. М., 1962.

³ Речной транспорт за 50 лет Советской власти. М., 1967.

⁴ Можин В.П. Монополии в судоходстве России и их борьба за господство // Социалистические преобразования в СССР и их экономические предпосылки. М., 1959; Пиппар И.Г. Монополизация речного транспорта на Волге. Горький, 1968.

⁵ Родин В.Н. Бурлачество в России. Историко-социологический очерк. М., 1975.

⁶ Фурер Л.Н. К истории развития волжского пароходства // История СССР. 1959. № 2.

⁷ Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX веков М., 1982; Она же. Водный транспорт России в дореформенный период: (Историко-географическое исследование). М., 1991.

водном транспорте. И хотя они посвящены хронологически предшествующим эпохам, в них анализируется состояние речного судоходства в Волжско-Камском бассейне на начальном этапе пароходного движения.

В местной историографии лишь в обобщающих очерках по истории Башкирской АССР Х.Ф. Усмановым приведены основные данные о начале бельского пароходства¹, кроме того, С.М. Васильев собрал сведения о паромных переправах у города Уфы². Большой интерес к истории бельского пароходства проявляли публицисты и краеведы. В научно-популярных очерках В.Б. Иванова³ и В.Н. Кузнецова⁴ приводятся некоторые сведения по дореволюционному периоду. Развитие транспортной системы бассейна реки Белой затронуто в работах краеведов Г.Ф. и З.И. Гудковых⁵, освещавших проблему сплава металла с южноуральских горных заводов.

В современной историографии история речного пароходства пореформенного периода также не получает большого внимания. Публикуются общие статистические показатели⁶, рассматривается состояние транспортных коммуникаций⁷, анализируется положение отдельных, наиболее крупных речных компаний («Кавказ и Меркурий»)⁸. В общих чертах сведения о пароходчиках, судоходных фирмах фрагментарно приводятся в трудах по истории предпринимательства России⁹, лишь в исследованиях по истории хлебной

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

² Васильев С.М. Поререформенная Уфа // Из истории феодализма и капитализма в Башкирии. Уфа, 1971. С. 205 – 206. См. также: История Уфы. Краткий очерк. Уфа, 1981.

³ Иванов В.Б. На бельских просторах. Уфа, 1982.

⁴ Кузнецов В.Н. Транспорт Башкирии. Краткий экономико-географический очерк. Уфа, 1960.

⁵ Гудков Г.Ф., Гудкова З.И. Из истории южноуральских горных заводов XVIII – XIX веков. Историко-краеведческий очерк. Ч. 1. Уфа, 1985; Ч. 2. Уфа, 1993.

⁶ Россия. 1913 год. Статистико-документальный справочник. СПб., 1995.

⁷ Беляков А.А. Внутренние водные пути России в правительственной политике конца XIX – начала XX века // Отечественная история. 1995. № 2. С. 154 – 165.

⁸ Гессен В.Ю. Структура акционерных обществ и методы управления ими в России (на примере некоторых крупных пароходств) // Очерки истории российских фирм: вопросы собственности, управления, хозяйствования / под ред. А.Л. Дмитриева, А.А. Семёнова. СПб., 2007; Он же. Устав как основа организации управления акционерными обществами (на примере пароходных предприятий России) // Российское предпринимательство в XIX – первой трети XX века: личности, фирмы, институциональная среда / ред.-сост. А.А. Семёнов, А.Л. Дмитриев. СПб., 2007.

⁹ История предпринимательства в России. Кн. 1. М., 2000; Петров Ю.А. Московская буржуазия в начале XX века. Предпринимательство и политика. М., 2002; Российские предприниматели в начале XX века. По материалам Торгово-промышленного и финансового союза в Париже / Сост. Ю.А. Петров, М.К. Шацилло. М., 2004; 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; др.

торговли детально изучается состояние судоходства, роль речного пароходства в транспортировке зерна¹, основные параметры речного транспорта учитываются и в работах зарубежных авторов по экономике России и хлебной торговле².

Интерес к истории пароходного транспорта, естественно, в большей степени проявляется в Поволжье, транспортная система которого до конца XIX в. в решающей степени базировалась на речных перевозках³. Вышел ряд специальных исследований⁴, защищены диссертационные работы⁵. История волжского пароходства затрагивалась в трудах историков Татарстана⁶, так как крупнейшие предприниматели Стахеевы одновременно являлись владельцами огромного буксирного флота.

Большое значение имеют исследования по истории вятских пароходных компаний, так как именно вятским судовладельцам принадлежала значительная часть пассажирских перевозок по Белой. Кроме общих работ по истории

¹ Китанина Т.М. Хлебная торговля России в 1875–1914 гг. (Очерки правительственной политики). Л., 1978: Она же. Транспортировка хлебных грузов в России в 1870–1913 годах: протяжённость, направление, интенсивность перевозок // Северо-Запад в аграрной истории России. Калининград, 2009; Она же. Хлебная торговля России в конце XIX – начале XX века. Стратегия выживания, модернизационные процессы, правительственная политика. СПб., 2011.

² Грегори П. Экономический рост Российской империи (конец XIX – начало XX в.: Новые подходы и оценки / пер. с англ. М., 2003; Сартор В. Российский зерновой экспорт XIX – XX веков и торговые дома «Маас» и «Дрейфус» // История предпринимательства в России: XIX – начало XX века. Вып. 4 / под ред. А.Л. Дмитриева, А.А. Семёнова. СПб., 2008; др.

³ Тагилова Н.Ф. Рынок Поволжья (вторая половина XIX – начало XX вв.). М., 1999; История Самарского Поволжья с древнейших времён до наших дней. Вторая половина XIX – начало XX века. М., 2000; др.

⁴ 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; 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.

⁵ Алексушин Г.В. Пароходное общество «Кавказ и Меркурий». Автореферат дисс. ... канд. ист. наук. Самара, 1995; 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: 07.00.02. М., 2006; Таркова Р.А. Развитие водного транспорта в системе социально-экономических связей нижнего Поволжья в 1861 – 1914 гг.: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Астрахань, 2007.

⁶ Сverdлова Л.М. На перекрестках торговых путей. Казань, 1991; Маслова И.В. Купеческая династия Стахеевых. Елабуга, 2007; Ермаков В.В. Торгово-промышленное предпринимательство в Прикамье в XVIII – начале XX в. Казань, 2011; мн. др.

предпринимательства, изданных в Ижевске и Кирове¹, опубликованы специальные статьи о речном транспорте², выходят первые диссертации³.

В современной историографии Башкортостана также проявляется интерес к истории речного транспорта. Итоговые сведения о пароходстве, судостроении, объёмах перевозок приводятся в обобщающих трудах⁴. Выходят отдельные статьи⁵, краеведческие и научно-популярные работы⁶, на страницах ведомственной газеты «Бельский речник» опубликовано несколько статей историко-мемуарного характера по истории пароходства.

Специальные исследования по истории грузового речного пароходства проводились лишь М.И. Родновым. В двух монографиях отдельные параграфы посвящены изучению водных транспортных коммуникаций Уфимской губернии, приводятся данные о гидрографических характеристиках судоходной части бассейна реки Белой, бельских затомах, пристанях и объёмах вывозимого с них зерна. Указывается информация о судовладельцах, работавших в регионе на рубеже XIX – XX вв⁷. В ряде работ М.И. Роднов показал состояние отдельных хлебных пристаней на Белой и Каме⁸. В то же время труды М.И. Роднова посвящены только одному направлению речного судоходства в бассейнах Белой и

¹ Вятское предпринимательство: история и персоналии. Киров, 2000; Лигенко Н.П. Купечество Удмуртии. Вторая половина XIX – начало XX века. Ижевск, 2001; Предпринимательские династии Камско-Вятского региона. XVIII – XX вв. / отв. ред. Н.П. Лигенко. Ижевск, 2008; Судовиков М.С. Купеческое сословие Вятско-Камского региона в конце XVIII – начале XX века. Киров, 2009; др.

² Березин Е.В. Из истории купеческого флота // Купечество вятское. Из истории торговли, предпринимательства и благотворительности. Киров, 1999; Обухова Г.И. Частные и казенные подряды купечества Удмуртии на перевозку грузов водным транспортом в начале XIX – 70-х гг. XIX века // Краеведение в развитии провинциальной культуры России. Киров, 2009.

³ Мельников С.Л. Речной транспорт Камско-Вятского бассейна во второй половине XIX века: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Ижевск, 1997.

⁴ Энциклопедия предпринимательства Башкортостана (история и личности). Книга первая / Гл. ред. А.Н. Дегтярёв. Дегтярёв. Уфа, 2006; История Башкортостана во второй половине XIX – начале XX веков. Т. I / отв. ред. И.М. Гвоздиков, М.И. Роднов. Уфа, 2006; др.

⁵ Спицкий В.В. Из истории развития речного транспорта Республики Башкортостан // Вестник Башкирского университета. 2007. Т. 12. № 2.

⁶ Худяков В.А. На волне памяти // Бельские просторы. 2008. № 10; Гудков Г.Ф., Гудкова З.И. Софроновская пристань // Бельский речник. 1993. № 24; Нигматуллина И.В. Старая Уфа. Историко-краеведческий очерк. Уфа, 2004; др.

⁷ Роднов М.И., Дегтярёв А.Н. Хлебный рынок Уфимской губернии в конце XIX – начале XX века. Уфа, 2008. § Речной транспорт края на рубеже XIX – XX вв; Роднов М.И. Пространство хлебного рынка (Уфимская губерния в конце XIX – начале XX вв.). Уфа, 2012. § По речным путям.

⁸ Роднов М.И., Васильева О.В. История Николо-Берёзовки. Уфа, 1997; Роднов М.И. Стерлитамакская пристань и хлебная торговля в крае в конце XIX – начале XX веков // В центре Евразии / Отв. ред. Д.П. Самородов. Стерлитамак, 2007. Вып. IV – V; Он же. Из истории хлебной торговли в Среднем Прикамье (Николо-Берёзовка во второй половине XIX в.) // Крестьянство в российских трансформациях: исторический опыт и современность / Отв. ред. Г.А. Никитина. Ижевск, 2010.

Камы – грузовому вывозу хлебных грузов. В его работах вообще не рассматриваются иные товарные перевозки (лес, металлы), пассажирское сообщение по Белой, весь анализ инфраструктуры также подчинён исследованию хлебной торговли (состояние только хлебных пристаней и пр.).

Таким образом, несмотря на возрастающий интерес в исследовательской среде к данной проблеме, научных работ, посвящённых развитию водного транспорта в бассейне реки Белой во второй половине XIX – начале XX вв., написано не было.

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

Для достижения данной цели потребовалось решить следующие исследовательские задачи:

- проанализировать гидрографические характеристики реки Белой в исследуемый период,
- рассмотреть состояние водного транспорта на Белой к середине XIX в.,
- выявить экономические предпосылки модернизации флота,
- исследовать процесс модернизации бельского водного транспорта в конце 1850-х – начале 1870-х гг.,
- представить и систематизировать успехи и проблемы водного транспорта на Белой к концу XIX – началу XX вв.

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

Среди актов законодательного характера, использовавшихся в период исследования, необходимо выделить XII том Свода законов Российской империи,

содержащий Устав путей сообщения, Устав почтовый, Устав строительный¹. В данных источниках представлены ценнейшие сведения, касающиеся правовых отношений на водном транспорте, почте, а также в строительстве в исследуемый период. В первую очередь, законодательство использовалось при анализе состояния российского речного судоходства накануне первых пароходных рейсов по Белой. Кроме того, в период изучения процесса модернизации башкирской транспортной системы, возникла необходимость прибегнуть к анализу существовавшего в то время законодательства в области строительства и почты.

Делопроизводственная документация представлена архивными документами из Российского государственного исторического архива (РГИА) в Санкт-Петербурге, а также Центрального исторического архива Республики Башкортостан (ЦИА РБ) в Уфе. Данную группу источников можно условно разделить на две части. Первая часть – это документы государственных органов власти, вторая – коммерческих структур. И для тех и для других общим является то, что все они содержат информацию официального характера. Степень достоверности данной информации можно оценить достаточно высоко. Во-первых, при анализе содержания документов государственных органов власти в них не было обнаружено противоречий или фактических ошибок. При этом все найденные документы были составлены в разных учреждениях и в разное время. Во-вторых, в пользу высокой достоверности архивного материала служит тот факт, что документы, принадлежавшие коммерческим структурам, содержат информацию, отражавшую рыночную конъюнктуру в сфере транспортных отношений и торговли. Максимально же эффективная оценка рыночной конъюнктуры всегда являлась одним из факторов успеха любой предпринимательской деятельности. В то же время разница между документами государственных органов власти и документами коммерческих структур заключается в том, что первые представлены, как правило, деловой перепиской, а вторые преимущественно документами финансового характера.

¹ Свод законов Российской империи. Т. XII. Часть 1. СПб., 1857.

Во время исследовательской работы в РГИА были привлечены 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, привлекавшихся в период исследования, была введена в научный оборот впервые.

Значительный материал, относящийся к проблеме данного исследования, был найден в фондах ЦИА РБ. В частности, исследовательская работа была проведена в фондах: Ф. И-138. – Оренбургская казённая палата, Ф. И-151. – Бирская уездная земская управа, Ф. И-312. – Уфимская контора товарищества нефтяного производства братьев «Нобель», Ф. И-314. – Уфимская контора торгово-промышленного товарищества «Иван Стахеев и К^о», Ф. И-340. – Уфимская городская управа, Ф. И-376. – Уфимская судоходная дистанция Министерства путей сообщения. Как и в случае с источниками, взятыми из фондов РГИА, большая часть архивных дел, найденных в фондах ЦГИА РБ, была введена в научный оборот впервые.

К делопроизводственной документации можно отнести также «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. Особенно востребованным во время исследования оказался «Систематический сводный сборник». Документы, опубликованные в

нём, охватывают хронологически большую часть исследуемого периода. Опираясь на них, можно найти информацию о деятельности местных органов власти в отношении водного транспорта, проблемах бельского судоходства и попытках их решения.

«Отчёт» – это документ, в котором, как уже указывалась выше, содержится информация о гидрографических характеристиках Белой. Это не единственный источник, освещающий данную проблематику, однако его особая ценность состоит в том, что находящаяся в нём информация отражала состояние наименее исследованной части бельского русла к концу изучаемого периода. Кроме того, это единственный документ, найденный во время написания диссертационной работы, в котором содержатся данные о технологии проведения гидрографических исследований в данный период.

Важное значение имеют ведомственные издания Министерства путей сообщения, в первую очередь переписи различных типов речных судов, которые охватывали и бассейн реки Белой. Эти материалы в достаточно полном объеме приведены в монографии М.И. Роднова и А.Н. Дегтярева, авторами исключены лишь технические характеристики, параметры судов, данные по составу команд и пр.¹ Поэтому повторная публикация этих сведений в диссертации признана излишней, хотя требуется полное переиздание указанного весьма важного источника.

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 была найдена обширная информация о количестве и содержании перевозимых по Белой грузов, а также данные о судах, работавших в регионе в исследуемый период. Более того, в «Обзорах» присутствуют сведения о

¹ Список речных паровых судов Европейской России по переписи 1900 года. Вып. 4. СПб., 1902; Перечень судоходных предприятий Волжского бассейна и Мариинской системы. Вып. I. Список судоходных предприятий и речного флота в районе Волжского Страхового Товарищества. СПб., 1914. Суда с механическим двигателем; Перечень судоходных предприятий Волжского бассейна и Мариинской системы. Вып. I. Список судоходных предприятий и речного флота в районе Волжского Страхового Товарищества. СПб., 1914. Б. Суда без механического двигателя; др.

промышленности, торговле, сельском хозяйстве в Уфимской губернии в это время, что позволило проанализировать развитие бельского водного транспорта в системе существовавших на тот момент общественных отношений. Информация, найденная в «Справочных», «Памятных книжках» и «Календарях», представлена расписаниями пароходных рейсов по Белой, рекламой, а также небольшим количеством статистических данных. В совокупности перечисленные источники содержат обширный материал о деятельности коммерческих пароходств на Белой с 1870-х гг. до конца исследуемого периода.

Периодическая печать представлена газетами «Оренбургские губернские ведомости» и «Уфимские губернские ведомости». Особенно ценным источником оказалась газета «Оренбургские губернские ведомости» за 1846, 1847, 1859, 1860 и 1865 гг. Так, из газет, вышедших в 1846 и 1847 гг., была взята информация 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. Статистические сведения, опубликованные в газетах тех лет, позволили сделать вывод о наличии серьёзного противоречия между экономическим развитием губернии и развитостью бельского водного транспорта, которое и послужило одной из основных причин его модернизации. 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. Кроме того, в газетах 1865 и 1877 гг. публиковались данные о ввозимых в губернию на водном транспорте грузах, значительно обогатившие источниковую базу исследования.

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 монографиями – С.Я. Елпатьевский «Воспоминания за 50 лет» и С.Р. Минцлов «Уфа. Дебри жизни. Дневник 1910 – 1915 гг».

Таким образом, использование всех вышеперечисленных источников позволило решить поставленные исследовательские задачи.

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. Кроме того, на основе материала может быть разработан спецкурс по региональной истории, регионоведению или иным смежным дисциплинам.

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 принцип историзма, объективности и системности. Принцип историзма определяет исторические условия, при которых происходила модернизация бельского водного транспорта. Принцип объективности отражает необходимость критического отношения к используемым в диссертационной работе источникам, а также понимание субъективности исследовательских оценок. Принцип системности предполагает решение исследовательских задач как упорядоченного целого. Руководствуясь данным принципом, 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 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. Особенно модернизация бельского водного транспорта была в интересах владельцев металлургических и поташных заводов, представителей лесной и деревообрабатывающей промышленности, производителей зерна.

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 лишь на участке от Уфы до устья реки, а между Уфой и Стерлитамаком оно осуществлялось лишь в период весеннего половодья.

3. Впервые пароходная навигация на Белой, видимо, была осуществлена в 1856 г. (если не раньше), однако в губернских источниках сведения о первых пароходных рейсах датируются лишь 1858 г. Это объясняется тем, что в период ранее 1858 г. пароходы, вероятно, заходили из Камы только в низовья Белой, не поднимаясь даже до Бирска. В силу этого информация о них в губернских источниках не была отражена. При этом в период с 1856 по 1870 гг. пароходный флот в регионе осуществлял прежде всего грузовые перевозки, лишь 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 сравнительно небольшая величина пассажиропотока лишь к началу XX в. позволила ряду компаний (преимущественно вятских) контролировать бельское пароходное сообщение. На грузовых перевозках во второй половине XIX в. доминировали небольшие фирмы и отдельные предприниматели, лишь в начале XX в. крупный волжский бизнес пришёл на рынок Белой. При этом попытки монополизации грузоперевозок не привели к техническому отставанию судов, эксплуатировавшихся на Белой.

5. После строительства Самаро-Златоустовской железной дороги значение бельского водного транспорта стало падать. На рубеже XIX – XX вв. Белая перестала быть крупнейшей транспортной магистралью региона; к этому времени количество перевезённых 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 проводилась на протяжении всего периода исследования. 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.

Глава 1. ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ БАССЕЙНА РЕКИ БЕЛОЙ

1.1. Гидрографические характеристики реки Белой и меры по их улучшению во второй половине XIX – начале XX вв.

Анализ гидрографических характеристик русла реки Белой необходим вследствие их изменений в результате техногенных вмешательств в XX в. Во второй половине XIX – начале XX вв. состояние бельского русла существенно отличалось по сравнению с более поздними периодами. Так как данное обстоятельство серьёзно повлияло на работу водного транспорта, оно не может быть не учтено при анализе его развития.

В административном отношении река Белая к рубежу 1850 – 1860-х гг. начиналась на территории Троицкого уезда близ гор Аваляк и Иремель. Она проходила через Троицкий, Верхнеуральский, Стерлитамакский, Уфимский, Бирский и Мензелинский уезды. Часть Белой, пригодной для паровозных перевозок, проходила через Стерлитамакский уезд на протяжении 200 вёрст (около 213 км), Уфимский – около 165 вёрст (около 176 км), Бирский – около 250 вёрст (около 266 км), «на границе же Мензелинского уезда, не доходя до города Мензелинска 35 вёрст [около 37 км – прим. авт.]»¹, Белая впадала в Каму.

Как и сегодня, в географическом пространстве Белая начинала своё течение от истока на юго-юго-запад до Белорецкого завода, ниже по течению меняла направление на юго-западное, после чего от Общего Сырта поворачивала на запад до села Бугульчан. От Бугульчан река поворачивала на север и в таком направлении текла до Уфы, после чего меняла своё направление на северо-восточное до Бирска, а от Бирска до места впадения в Каму текла на северо – северо – запад.

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1847. 7 июня.

Длина бельского русла в исследуемый период составляла 1363 версты (около 1454 км)¹, на протяжении которых в реку впадали 33 притока². По физическим свойствам дно Белой можно было разделить, как и сейчас, на три участка. От истока до села Бугульчан оно было каменистым. После же Бугульчан вплоть до Бирска Белая имела дно, состоящее из гравия и песка. От Бирска до села Андреевки количество песка возрастало, устье же Белой было полностью песчаным.

По данным В.М. Черемшанского, ширина Белой от истока до Белорецкого завода составляла около 10 сажень (около 21 м), глубина от 1 до 2 аршин (от 0,71 до 1,42 м). Ниже Белорецкого завода, где река становилась пригодной для барочного сплава, её ширина делалась от 40 до 50 сажень (от 85 до 100 м), а глубина 2 – 3 аршина (1,42 – 2,1 м). В Стерлитамакском уезде ширина Белой была от 60 до 100 сажень (от 128 до 213 м), а глубина от 1 до 1,5 сажень (от 2,1 до 3,2 м). Ниже по течению её ширина достигала 300 сажень (до 640 м), а глубина 3 сажень (6,4 м). Как отмечал всё тот же В.М. Черемшанский, во время весеннего разлива «ширина р. Белой простирается от 1 до 10 вёрст [от 1 до 10,6 км – прим. авт.], а глубина до 5 сажень [до 10,6 м – прим. авт.]»³. Практически аналогичную информацию мы можем встретить и в «Оренбургских губернских ведомостях» за 1846 и 1847 гг. Так, в одном источнике указывается, что «глубина Белой в летнее время между Белорецким заводом ... и Стерлитамаком не более 2½ аршин [1,7 м – прим. авт.]; от Стерлитамака до Уфы от 2½ ар. до 2 саж. [от 1,7 до 4,2 м – прим. авт.]; от Уфы до самого устья от 2 до 3½ саж [от 4,2 до 7,5 м – прим. авт.]»⁴. Административно это можно представить следующим образом: «в уездах Стерлитамакском ширина от 60 до 100 сажень [от 128 до 213 м – прим. авт.], глубина от 1 до 1½ саж. [от 2,1 до 3,2 м – прим. авт.], Уфимском от 160 до 200 саж. [от 341 до 426 м – прим. авт.], глубина от 1½ до 2½ саж. [от 3,2 до 5,3 м

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 3 декабря.

² Там же. 1847. 7 июня.

³ Черемшанский В.М. Описание Оренбургской губернии в хозяйственно-статистическом, этнографическом и промышленном отношениях. Уфа: типография оренбургского губернского правления, 1859. С. 36 – 37.

⁴ Оренбургские губернские ведомости. 1846. 17 августа.

– прим. авт.]; Бирском от 230 до 270 саж. [от 490 до 576 м – прим. авт.], глубина до 2½ сажень [до 5,3 м – прим. авт.]»¹.

К концу XIX – началу XX вв. Белая, по-видимому, стала ещё полноводнее, так как из архивного материала становится известно, что к этому времени средняя ширина реки около Бирска составляла уже 800 сажень (1,7 км), а в период же весеннего половодья могла доходить до 6 вёрст (до 6,4 км)². В этот период «в районе города Уфы ширина реки Белой (Агидели) составляла 400 метров, глубина – от 1,5 до 5 метров».³ В период же весеннего половодья уровень воды мог подниматься, к примеру, в 1882 г. он достигал 11,18 м – своего максимального значения за всю историю наблюдений⁴.

Самые последние данные о гидрографических характеристиках Белой, относящиеся к периоду исследования, можно найти в «Отчёте о работах партии по исследованию рр. Уфы и Белой в 1913 году». Так, к 1913 г. средняя ширина Белой на участке от истока до села Бугульчан составляла 40 сажень (85,3 м), «средний уклон в межень – 0,0009 ... наибольший уклон 0,0015. Расход воды в межень 5,2 кв. саж. в секунду [50,5 м³ – прим. авт.]»⁵. На данном участке дно каменистое с большим числом подводных камней, «Белая протекает ... между высокими хребтами гор и имеет общий характер горных рек, стекающих со значительной высоты»⁶. На участке от села Бугульчан до Стерлитамака дно Белой покрыто гравием, галькой и песком. При этом русло «повсеместно засорено карчами. Река имеет множество перекатов и мелей, на которых глубина в межень доходит до 0,1 саж [0,2 м – прим. авт.]. Средняя ширина реки – 50 саж [106 м – прим. авт.]. Уклоны воды от 0,00005 до 0,0009. Расход воды при самом низком горизонте – 5,6 кв. саж [54,3 м³ – прим. авт.]. Средняя скорость – 0,235 саж. в сек [0,5/сек – прим. авт.]»⁷.

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1847. 7 июня.

² РГИА. Ф. 1287. Оп. 27. Д. 797. Л. 5.

³ Нигматуллина И.В. Старая Уфа. Историко-краеведческий очерк. С. 165.

⁴ Марушин В.А. Уфа знакомая и незнакомая. Уфа, 1999. С. 10.

⁵ Отчёт о работах партии по исследованию рр. Уфы и Белой в 1913 году. С. 17.

⁶ Там же.

⁷ Там же. С. 18.

По данным исследований, проводившихся в XIX в., в среднем «замерзание [Белой происходило – прим. авт.] 5-го ноября, вскрытие 12-го апреля и продолжительность рекостава [нахождение реки подо льдом – прим. авт.] 158 дней»¹. Навигация же 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 осенью². В «Обзоре Уфимской губернии за 1911 год» говорится: «Открытием правильной навигации принято считать время окончательного очищения реки от льда. Закрытием ... время появления на реке сала»³. К примеру, в 1906 г. навигационный сезон продолжался с 1 апреля по 20 октября, в 1908 – с 17 апреля по 16 октября, в 1909 – с 9 апреля по 26 октября, в 1910 – с 10 апреля по 12 октября, в 1911 – с 12 апреля по 5 октября, в 1912 – с 9 апреля по 11 октября, в 1913 – с 12 апреля по 14 октября.

Масштабы разливов в период весеннего половодья также могли отличаться. В источниках встречается информация о затоплениях населённых пунктов при особенно сильных разливах реки. К примеру, в 1914 г. был полностью затоплен пригород Уфы – посёлок Цыганская поляна. О последствиях стихии жители посёлка свидетельствовали следующее: « Необычайно сильным весенним разливом реки Белой ... принадлежащие нам ... как жилые, так и надворные постройки настолько разрушены и повреждены, что утратили свои первоначальные назначения и стоимость ... часть построек даже снесло ... всюду унесло заборы, разрушены печи в домах и истреблена часть движимого имущества»⁴.

Следует сказать, что природно-климатический фактор играл решающее значение при определении сроков и условий навигации. Очень часто уровень воды в реке, особенно в верховьях, был критически низким, нежели экстремально высоким. В таких условиях вся навигация нередко оказывалась под угрозой. К примеру, зима 1859/1860 гг. была малоснежной, что повлекло большие проблемы

¹ Гурвич Н.А. Хронологическо-статистические заметки о замерзании и вскрытии реки Белой у города Уфы за 121 год (1780 – 1901). С. 4.

² Приложение 2.

³ Обзор Уфимской губернии за 1911 год. Уфа, 1914. С. 37.

⁴ ЦИА РБ. Ф. И-340. Оп. 1. Д. 19. Л. 7.

во время весеннего сплава барок. В «Оренбургских губернских ведомостях» от 2 апреля 1860 г., вышедших до вскрытия льда на Белой, указывалось: «...в сплавных реках наших, навряд ли, при вскрытии их будет высока вода; потому что снегу у нас было очень мало; возбуждается даже опасение – возможно ли будет спустить караваны с горнозаводскими изделиями нашего края»¹. В следующем же номере газеты данные предположения лишь подтвердились. В источнике говорится: «... медленно и недружно ... вскрылась [Белая – *прим. авт.*]. 7,8,9 апреля река постепенно очищалась от льда. Необыкновенное малоснежье ... зимы не предвещает не только большого разлива, но даже ... возможность сплава заводских и лесных изделий. У многих лесопромышленников ... лес уже сел у самых верховьев речек, по которым сплавливался прежде свободно»².

Как видно из вышеприведённых сведений, в горной своей части Белая была плохо пригодна даже для барочного сплава. Современник писал: «... судоходство [в виде барочного сплава – *прим. авт.*] начинается ... от Белорецкого завода и отправляется только во время весеннего разлива воды; притом вверху, по причине ущелистого русла и быстрого течения воды, нередко бывает сопряжено с опасностью»³. Впрочем, и на равнинном участке навигация была крайне сложной. Так, между Уфой и Стерлитамаком начавшееся с конца 1850-х гг. пароходное сообщение могло функционировать лишь в период весеннего половодья, когда уровень воды поднимался. Однако оно прекращалось здесь после спада вод в конце июня. В случае, если грузы из Стерлитамака не успевали транспортировать по воде, они могли перевозиться «до г. Уфы на лошадях по почтовому тракту Стерлитамак – Уфа»⁴, а из Уфы уже сплавливались на водном транспорте. Если же это было по каким-либо причинам невозможно, их владельцам приходилось дожидаться следующего навигационного сезона.

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 2 апреля.

² Там же. 16 апреля.

³ Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 37 – 38.

⁴ Отчёт о работах партии по исследованию рр. Уфы и Белой в 1913 году. С. 19.

В летний период пароходное сообщение существовало лишь на участке от Уфы до устья. При этом если в апреле – мае оно было не слишком затруднительным, то после спада воды навигация была настолько сложна, что, как отмечается в источнике, в конце XIX в. «чины судоходной инспекции в листках о происшествиях с судами часто объявляют, что причиной аварии был удар судна о неизвестный подводный предмет»¹.

Для того чтобы сделать работу водного транспорта более безопасной, состояние бельского русла изучалось специальными описными партиями. Опираясь на имеющийся источниковый материал, установить точные даты их работы не представляется возможным. Известно, что данные работы проводились в 1857, 1877, 1879 и 1913 гг. Несомненно, что аналогичные исследования были и ранее, на это указывает гидрографическая карта европейской части Российской империи, изданная Главным управлением путей сообщения в 1846 г., где Белая от верховьев до Уфы отмечается как сплавная, а от Уфы до устья как судоходная. Вторым аргументом в пользу проводившихся ранее исследований бельского фарватера является наличие информации о гидрографических характеристиках Белой в газете «Оренбургские губернские ведомости» за 1846 и 1847 гг.

В 1857 и 1877 гг. бассейн реки Белой исследовался на участке от Стерлитамака до места впадения Белой в Каму, в 1879 и 1913 – «от устья р. Узяна до Стерлитамака»². То есть между датами первых двух исследований бельского русла хронологический отрезок составил 20 лет, а между датами двух последних – 34 года. Столь нечастое проведение данных работ объясняется, по-видимому, их затратностью. В то же время результаты исследования достаточно быстро устаревали из-за постоянно меняющихся уровней глубин. Как отмечается в источнике, «весенние воды несут много наносов, которые способствуют образованию и передвижению мелей»³. То есть уже через несколько лет полученные описными партиями данные переставали отражать фактическое состояние русла.

¹ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 5. Л. 106.

² Отчёт о работах партии по исследованию рр. Уфы и Белой в 1913 году. С. 1.

³ Там же. С. 18.

Последний раз исследование русла Белой проводилось в 1913 г. Описная партия состояла «из двух техников, десятника, опытного лоцмана (хорошо изучившего фарватер) и пяти рабочих»¹. Также из источника известно, что во время транспортировки необходимого для исследования оборудования на Белую и в период сплава нанимались дополнительно рабочие. Примечательно, что «чины партии отправились из С.-Петербурга»²; данный факт говорит о том, что при исследовании Белой были задействованы специалисты из столицы. После прибытия в Уфу описная партия отправилась «на товаро-пассажирском пароходе "Хасабова" до г. Стерлитамака и далее на лошадях по почтовому тракту до с. Верхнеавзяно-Петровского»³, откуда начала сплав по реке на лодках. Известна дата начала работ (они были начаты 14 июля), когда река окончательно вошла в своё русло и отсутствовала вероятность погрешностей в получаемых данных из-за весеннего половодья. Исследование бельского бассейна заключалось «в продольном промере глубин, глазомерном определении ширины реки, зарисовке берегов, островов и мелей и в записи румбов хода»⁴. На практике это выглядело следующим образом: лодка, на борту которой находилась описная партия, двигалась вниз по течению реки; один из членов партии следил за временем и отмечал каждые $\frac{1}{2}$ и 1 минуту; другой же через данные промежутки времени проводил замеры глубин, записывая одновременно полученные данные. Третий же член описной партии «в масштабе времени рисовал в пикетажной книжке ход лодки (фарватер) в виде вытянутой ленты, причём: 1) цифры глубин он наносил прямо на русло, показывая положение фарватера относительно берегов, 2) глазомерно определял как в одну сторону от фарватера, так и в другую ширину реки, записывая величину их цифрами сбоку и 3) заносил мели, песок, гальку, камни, ситуацию на местности и др. приметные точки на берегах. Для определения коэффициента глаза при определении ширины реки при каждой

¹ Отчёт о работах партии по исследованию рр. Уфы и Белой в 1913 году. С. 15.

² Там же.

³ Там же.

⁴ Там же.

остановке ширина реки бралась пантометром или нивелиром с дальномером»¹. Скорость движения реки измерялась через одну версту.

В источниках не удалось найти точную дату окончания работы описной партии. Однако, исходя из того, что работа была начата 14 июля, а уже 18 июля описная партия проводила измерения около села Бугульчан, можно предположить, что в Стерлитамак она прибыла через 7 – 10 дней после стоянки в этом селе. Таким образом, работа описной партии на Белой проходила около двух недель.

Исследования бельского русла описными партиями были необходимы для проведения его очистки от камней, карчей, а также крупных затонувших предметов с целью повышения безопасности судоходства. Ещё на рубеже 1850–1860-х гг., когда по Белой стали осуществлять навигацию первые пароходы, возникла проблема чистки фарватера, однако первые попытки улучшения бельского русла относятся лишь к середине 1870-х гг. В первую очередь это объясняется рентабельностью, так как вплоть до 1870-х гг. парходное сообщение в регионе носило непостоянный характер. Ликвидация мелей в случае, если они мешали движению пароходов, происходила до начала использования с 1908 г. на Белой землечерпательных машин с помощью сужения русла посредством заграждения течения у берегов плотинами, таким образом мель размывалась. Если же на мель садились барки, то их разгружали, а затем стаскивали с мели вручную канатами. По-видимому, данные работы обходились гораздо дешевле, чем закупка, транспортировка и эксплуатация специальной техники, необходимой для углубления дна.

Исходя из найденных источников, можно утверждать, что впервые проблемы судоходства по Белой обсуждались в Уфимском губернском земском собрании в 1875 г. Гласный Ермолов, «обращая внимание собрания на важность р. Белой как средства п[е]редвижения пассажиров и грузов и на отсутствие забот о поддержании этого пути в надлежащем состоянии, предлагал ходатайствовать об

¹ Отчёт о работах партии по исследованию рр. Уфы и Белой в 1913 году. С. 16.

очистке русла р. Белой и о принятии мер к улучшению судоходства»¹. В 1876 г. уфимский губернатор В.Д. Левшин «писал министру путей сообщения о необходимости очистки фарватера реки Белой»². Однако все эти инициативы оказались малоэффективными из-за отсутствия финансирования. Уфимская губернская земская управа, обращавшаяся по поручению земского собрания в Министерство путей сообщения в 1877 г., докладывала, что «на возбуждённое ... ходатайство об очистке русла р. Белой и улучшении судоходства ... министр путей сообщения, за неассигнованием для этого средств по смете министерства, ограничился лишь распоряжением об извлечении из реки наиболее опасных карчей и о постановке на фарватер знаков, сообщив, что на 1878 г. министерством может быть ассигнована лишь небольшая сумма для усиления обстановки реки знаками и для продолжения работ по выемке карчей»³. Ситуация также усугублялась и тем, что в распоряжении органов власти на тот момент не было чётких гидрографических данных о бельском русле, так как работа описной партии 1877 г. ещё не была закончена. В силу этого было крайне сложно определить необходимый объём средств на улучшение фарватера. Как видно из источника, «губ. управа со своей стороны не решалась испрашивать у губ. собрания какие-либо ассигновки на расчистку р. Белой, ввиду недостаточности средств и отсутствия данных для определения размера необходимых затрат; относительно же изучения реки и составления технических проектов по улучшению судоходства по ней полагало, что это вызвало бы со стороны земства непосильные расходы»⁴. Такое положение сохранялось вплоть до конца исследуемого периода. К примеру, в 1909 г. «председатель комиссии по составлению плана улучшения и развития водных сообщений империи при министерстве путей сообщения, профессор Тиманов»⁵ направил в Уфимскую

¹ Систематический сводный сборник постановлений Уфимского губернского земского собрания за 35 лет (1875 – 1909 гг.). Т. 1. Уфа, 1915. С. 990.

² Кантимирова Р.И. Аграрный вопрос в деятельности уфимского губернатора В.Д. Левшина. // Крестьянский мир: новые источники и методологические подходы. Вторые чтения, посвящённые 90-летию со дня рождения профессора Хамзы Фатыховича Усманова. Уфа, 2013. С. 116.

³ Систематический сводный сборник постановлений Уфимского губернского земского собрания за 35 лет. С. 991.

⁴ Там же.

⁵ Там же. С. 993.

губернскую земскую управу запрос о состоянии водных путей губернии. Однако данную информацию «управа не смогла представить»¹. Только после этого случая земство в 1910 г. выделило «1000 руб. на обследование водных путей в Уфимской губернии»². Впрочем, вряд ли данных средств было достаточно. Известно, что на исследования русла рек Уфы и Белой в 1913 г. было потрачено 31093 руб. 89 коп³.

Помимо Уфимского губернского земского собрания с инициативой очистки русла Белой выступали и частные лица. К примеру, в 1876 г. помещик Бирского уезда Жадовский готов был взять подряд на данные работы, однако Уфимское земство, «имея в виду, что расходовать средства на осуществление проекта г. Жадовского, как не получившего одобрения ведомства путей сообщения, было бы рискованно, постановило: проект г. Жадовского отклонить»⁴. Скорее всего, инициатива помещика Жадовского не нашла поддержки из-за слишком высокой стоимости его проекта.

В 1895 г. помещик Д.Д. Дашков направил в Губернский экономический совет «записку ... по вопросу о перевозке с.-х. грузов по реке Белой»⁵. В записке указывалось, что на протяжении «500 вёрст богатейшего водного пути, насчитывается 52 переката, общее протяжение которых едва ли превысит 20 вёрст. При таком положении дела, по мнению автора, потребные затраты на урегулирование фарватера р. Белой, во всяком случае, не будут особенно велики; важно лишь приступить к этому без дальнейшей оттяжки, иначе местами перекаты эти сделаются непроездными»⁶. Ознакомившись с содержанием записки, Губернский экономический совет, Уфимская губернская земская управа и Уфимское губернное земское собрание ходатайствовали перед правительством о выделении средств на заявленные работы. К сожалению, в источниках не удалось найти информацию о затраченных суммах, однако известно, что уже в

¹ Систематический сводный сборник постановлений Уфимского губернского земского собрания за 35 лет. С. 994.

² Там же.

³ Приложение 3.

⁴ Систематический сводный сборник постановлений Уфимского губернского земского собрания за 35 лет. С. 990.

⁵ Там же. С. 991.

⁶ Там же.

1896 г. на Белой «производилась выемка из русла карчей»¹. Аналогичные работы проводились и в 1897 г., после чего в источниках долго не упоминается о проведении работ по исправлению дна. Наоборот, как правило, в документах мы можем встретить информацию о том, что за весь навигационный сезон «не принималось почти никаких мер к расчистке перекатов и переносных мелей»².

Несмотря на некоторые успехи в расчистке дна на Белой в конце XIX в., данная проблема так и не была решена до конца, так как работы по его выравниванию и углублению проводились не каждый год. Уже в 1902 г. Уфимская губернская земская управа просила Уфимское земство «уполномочить её возбудить пред правительством ходатайства ... об углублении за счёт министерства путей сообщения всех находящихся на р. Белой перекатов и усилении её обстановки столбами, маяками и бакенами»³. Примечательно, что по данным А.Д. Вершинина первые бакенщики на Белой появились ещё в 1877 г.⁴, то есть за 25 лет нужное количество бакенов так и не было установлено. Впрочем, не было удовлетворено и подаваемое ходатайство. В том же году в губернии был создан комитет «для заведывания местными водными путями»⁵. Как подчёркивалось, в состав комитета вошли «представители общественных учреждений, пароходовладельцы и торговцы»⁶. Данный факт ещё раз свидетельствует о том, что проблему необустроенности бельского бассейна пытались решать не только административными способами, но и с привлечением всех заинтересованных сторон. Однако создание комитета не имело никаких последствий, предприниматели не стали выделять деньги на углубление и расчистку дна. Между тем, число перекатов и переносных мелей постоянно возрастало. Так, в 1904 г. их было 64, в 1906 – 66, в 1907 – 68, в 1908 – 89⁷. В источниках удалось найти информацию о размерах существовавших в этот

¹ Обзор Уфимской губернии за 1896 год. Уфа, 1897. С. 24.

² Обзор Уфимской губернии за 1903 год. Уфа, 1904. С. 38.

³ Систематический сводный сборник постановлений Уфимского губернского земского собрания за 35 лет. С. 992.

⁴ Вершинин А.Д. Всё началось со старицы // Бельский речник. 1995. № 3.

⁵ Систематический сводный сборник постановлений Уфимского губернского земского собрания за 35 лет. С. 992.

⁶ Там же.

⁷ Обзор Уфимской губернии за 1904 год. Уфа, 1905. С. 31; Обзор Уфимской губернии за 1906 год. Уфа, 1908. С. 26; Обзор Уфимской губернии за 1908 год. Уфа, 1910. С. 29.

период мелей и перекатов. К примеру, в 1904 г. они достигали «длиною от 50 до 2000 сажен [от 106 до 4267 м – прим. авт.], а шириною от 20 до 60 сажен [от 42 до 128 м – прим. авт.], с уровнем воды от 4 до 12 четвертей [от 71 до 213 см – прим. авт.]»¹.

Следующая попытка добиться финансирования от правительства была предпринята в 1906 г., и она оказалась успешной. В 1908 г. «было сообщено ... что для разрешения ходатайства губ. земства о расчистке русла р. Белой ... управление внутренних водных путей испрашивает по смете 1908 г. кредит на заготовку землечерпальницы специально для р. Белой»². Таким образом, средства на углубление дна были выделены в 1908 г., в этом же году начались и работы.

Немного раньше, в 1907 г., Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог предписало Правлению Казанского округа путей сообщения «обратить самое серьёзное внимание ... на необходимость постоянного и тщательного наблюдения за фарватером и удаления из него подводных препятствий»³. Особо оговаривалось, что в тех случаях, когда очистить фарватер не представлялось возможным, такие участки необходимо было «обставлять предостерегательными знаками»⁴.

Благодаря тому, что в течение навигационных сезонов 1908 и 1909 гг. на Белой «работали две карчеподъёмницы и один водолазный кран, которыми вынимались препятствовавшие судоходству карчи и камни»⁵, к 1909 г. численность перекатов и переносных мелей сократилась до 78⁶. Однако активная чистка и углубление дна начались лишь в 1911 – 1913 гг. Именно к этому периоду относится большинство сведений о выполненных соответствующих работах. Так, в 1911 г. при помощи 1 водолазного крана и 5 карчеподъёмниц, были «произведены камнеподъёмные и карчеподъёмные работы на р.р. Белой и

¹ Обзор Уфимской губернии за 1905 год. Уфа, 1906. С. 31.

² Систематический сводный сборник постановлений Уфимского губернского земского собрания за 35 лет. С. 992.

³ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 5. Л. 106.

⁴ Там же. Л. 106 об.

⁵ Обзор Уфимской губернии за 1908 год. С. 28.

⁶ Обзор Уфимской губернии за 1909 год. Уфа, 1911. С. 20.

Уфимке, стоимостью 7477 руб. 74 коп»¹. В 1912 г. с помощью 1 водолазного крана и 1 карчеподъёмницы «артелью рабочих в течение навигации производились работы по расчистке русла реки от карчей, пней и других препятствующих судоходству предметов ... на что израсходовано 3211 р. 20 коп»². В 1913 г. при помощи одного водолазного крана, 1 крана-брандвахты и 4 карчеподъёмниц было произведено работ на 13466 руб. 40 коп³. Таким образом, основная масса работ по расчистке дна проводилась лишь в последние три года исследуемого периода.

Следует сказать, что, когда в источниках говорится об исправительных работах на Белой, подразумеваются прежде всего работы на участке от Уфы до устья. За состоянием бельского русла выше Уфы следили гораздо меньше, чем за состоянием русла реки, находящегося ниже по течению. К примеру, в «Обзоре Уфимской губернии за 1896 год» можно прочитать, что «от г.Уфы до впадения в р. Каму ... производилась выемка из русла карчей, выше же г. Уфы к облегчению судоходства каких-либо мер не принималось»⁴. 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 исправлении фарватера реки выше. На участке Уфа - Стерлитамак пароходное сообщение осуществлялось «главным образом ... при весеннем подъёме воды, и только какой-нибудь месяц»⁵. При этом оно было, по выражению современников, связано «с трудностями и даже опасностями»⁶, которые возникали из-за большого количества карчей и камней в фарватере. В основном на данном участке реки вплоть до конца исследуемого периода использовался лишь барочный сплав. Выше же Стерлитамака работы по улучшению и очистке дна не осуществлялись вообще; более того, работавшая в 1913 году комиссия Управления внутренних

¹ Обзор Уфимской губернии за 1911 год. С. 38.

² Обзор Уфимской губернии за 1912 год. Уфа, 1914. С. 41.

³ Обзор Уфимской губернии за 1913 год. Уфа, 1915. С. 48.

⁴ Обзор Уфимской губернии за 1896 год. С. 24.

⁵ Обзор Уфимской губернии за 1910 год. Уфа, 1912. С. 35.

⁶ Там же. С. 35.

водных путей и шоссейных дорог пришла к выводу, что на данном участке невозможно «улучшить судоходные условия реки путём выправительных работ»¹.

За состоянием русла Белой в исследуемый период следил Уфимский технический участок Казанского округа Министерства путей сообщения. В зоне ответственности участка находилось 465 вёрст (около 496 км) бельского русла², что примерно равнялось расстоянию от устья реки до Уфы. Служащие округа были обязаны следить за уровнем существующих перекатов и мелей, а также фиксировать вновь образовавшиеся. Вся собираемая информация отправлялась в Правление округа. С 1893 г. она стала передаваться по телеграфу. О важности подобных донесений говорит тот факт, что Правление округа требовало от служащих, «чтобы они обязательно снабжали подаваемые телеграммы отметкою "Водные пути"»³. Помимо информации об изменениях уровней перекатов, в Правление ежегодно отправлялись и данные о времени вскрытия и замерзания реки.

Таким образом, на протяжении всего исследуемого периода судоходство в бассейне реки Белой осложнялось наличием большого числа перекатов и мелей. Мероприятия по очистке русла реки были дорогостоящими и проводились нерегулярно. Опираясь на источниковый материал, можно утверждать, что данные работы осуществлялись в 1896 – 1897, 1908 – 1909 и 1911 – 1913 гг. Впрочем, из-за ежегодных весенних наносов уровень глубин постоянно менялся, так что уже через несколько лет данные о промере глубин переставали отражать реальное положение вещей. В силу этого нормальное функционирование водного транспорта в регионе осложнялось гидрографическими характеристиками самой реки.

¹ Отчёт о работах партии по исследованию рр. Уфы и Белой в 1913 году. С. 18.

² Худяков В.А. На волне памяти // Бельские просторы. 2008. № 10. С. 164.

³ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 3. Л. 2.

1.2. Состояние водного транспорта на Белой к середине XIX в.

На рубеже 1850 – 1860-х гг. водный транспорт являлся самым дешевым видом транспорта в стране. К этому времени на большинстве рек европейской России «были представлены в тесном переплетении следующие формы судоходства: самосплав и бурлацкая тяга с частичным использованием паруса; конно-машинные суда; кабестаны; пароходы»¹. Ввиду отсутствия железнодорожного сообщения, речные перевозки были почти единственным экономически рентабельным способом транспортировки людей и грузов на большие расстояния. Вследствие этого в период с 1811 по 1854 гг. объём грузоперевозок на водном транспорте в европейской части страны вырос более чем в 5 раз², во второй же половине XIX – начале XX вв. судоходство, по данным современных исследований, продолжало оставаться рентабельнее не только гужевого транспорта, но и железнодорожного. Как пишет А.А. Беляков, «преимущество водных путей заключается в присущем водным перевозкам малом сопротивлении движению. Из многочисленных опытов ... по измерению тяговой силы в различных условиях ... известно, что, прилагая одну и ту же силу, можно перемещать с небольшой скоростью по плотной горизонтальной дороге 100 пуд., по рельсам – 1000 пуд., а в неподвижной воде – от 4 до 6 тыс. пуд. (в зависимости от качеств судна). Соответственно расход энергии (т.е. издержки на содержание лошадей и коноводов или же на покупку топлива для механического привода) при водных перевозках в 40 – 60 раз меньше, чем при рельсовых»³. По данным всё того же А.А. Белякова, речное сообщение даже к началу XX в. успешно конкурировало с железнодорожным транспортом, «первенство по дешевизне

¹ 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: 07.00.02 / А.А. Халин. М., 2006. С. 123.

² Рындзюнский П.Г. Утверждение капитализма в России. М., 1978. С. 13.

³ Беляков А.А. Внутренние водные пути России в правительственной политике конца XIX – начала XX века // Отечественная история. 1995. № 2. С. 156.

оставалось за водным путём по средней стоимости перевозки более чем в 1,5 раза»¹.

Высокая экономическая конкурентоспособность водного транспорта объясняется, кроме этого, и разветвлённой сетью рек в европейской России, а также отсутствием в стране частной собственности на право пользования реками или каналами. В отличие от железных дорог, «частных каналов вообще не существовало, а все судоходные и сплавные реки были ”водами общего пользования”»². Кроме того, согласно проводимой государством политике в области транспортных коммуникаций, железные дороги долго не строились там, где имелись водные артерии. Как отмечал современник, «для государства нужны обоего рода пути сообщения, но железнодорожный путь, как наиболее дорогой, не должен возить тех грузов, которые могут идти по водному пути»³. Проблема заключалась лишь в том, что судоходное сообщение носило сезонный характер.

В Оренбургской, а позже в Уфимской губернии речное сообщение являлось для торговли основным. Как отмечали современники, «в своём первоначальном виде, без всякого искусственного даже улучшения, они [реки – *прим. авт.*] могут представлять удобное и самое дешёвое сообщение, в особенности, когда сила течения может быть употреблена как сила движущая»⁴.

Сухопутная же торговля была крайне затруднительна из-за низкого качества дорог и высокой себестоимости перевозок. Шоссейные дороги не строились. Как правило, дорога в Оренбургской губернии, как писали современники, «по необходимости, должна проходить по местности неровной, холмистой, пересечённой в разных направлениях оврагами и горными быстротекущими речками»⁵. Исправление дорожного полотна, представлявшего из себя смесь «из вязкой глины и чернозёма, перемешанного с обломками серого глинистого сланца»⁶, было крайне затруднительным, так как в губернии на тот момент не

¹ Беляков А.А. Указ. соч. С. 158.

² Там же.

³ Там же. С. 154.

⁴ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 3 декабря.

⁵ Там же.

⁶ Там же.

велась добыча гравия или песка, которые могли бы быть использованы во время дорожного строительства. Кроме этого, к техническим проблемам добавлялись и проблемы экономического характера. Все дороги содержались за счёт «натуральной повинности местных жителей»¹. Так как крестьянские общины не располагали значительными средствами, финансирование дорожного строительства и ремонта было незначительным.

Вследствие этого, основной торговой магистралью до открытия Самаро-Златоустовской железной дороги в губернии являлась река Белая, соединяющая в экономическом отношении регион «с главными рынками России – Нижним Новгородом, Рыбинском и Санкт-Петербургом»². Аналогичную информацию можно найти и в губернской прессе того времени. В «Оренбургских губернских ведомостях» от 3 декабря 1860 г. указывается следующее: «Главное торговое сообщение наше с другими губерниями производится водными путями, и потому они по справедливости и имеют самое важное значение для промышленности и торговли. Главные судоходные реки наши Кама и Белая, в неё впадающая»³. Другие же реки губернии, по данным источника, «только при весенних разливах допускают по себе сплав небольших барок или только плотов и, будучи не очищены надлежащим образом от пней, каршей и подводных камней, весьма много затрудняют ход судов»⁴. Из всех рек, впадающих в Белую, барочный сплав в середине XIX в. осуществлялся по рекам «Уфа, Сим, Большой Инзер, Танып и Дёма»⁵.

До открытия пароходного сообщения все товары из Оренбургской губернии вывозились по Белой барочным способом. Грузовые суда – барки строились из дерева в начале каждого года перед навигацией. Размеры судов менялись в зависимости от назначения и местных условий. К примеру, на Волге в это время большая часть судов строилось в основном из дерева «и весьма редко из железа. Делают их плоскодонными, как и все речные суда; вместо шпангоутов на днища

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 3 декабря.

² Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 469.

³ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 3 декабря.

⁴ Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 470.

⁵ Оренбургские губернские ведомости. 1847. 7 июня.

ставят из елового леса копани, т. е. дерево, выкопанное с корнем. Обшивка и палуба из сосновых досок, которые тщательно проконопачиваются и обмазываются древесной или нефтяной смолой. Трюм баржи составляет один свободный от перегородок амбар, в который грузится товар на подстилках в кулях, мешках или насыпью». Средняя длина барки составляла до 335 футов (1 фут = 30,5 см), ширина 25 – 45, осадка при полном грузе 2 – 9 футов¹.

Грузоподъёмность барки могла колебаться от 15 – 20 до ста и более (к концу века) тысяч пудов. Навигацию каждого судна осуществляли от 35 до 50 бурлаков². Опираясь на имеющийся источниковый материал, установить точную стоимость постройки одной барки не представляется возможным. Однако известно, что по данным М.И. Роднова в 1867 г. на Белой она колебалась от 800 до 1500 рублей³. Можно предположить, что в дальнейшем затраты на строительство таких судов лишь возросли. Известно, что по данным С.Л. Мельникова, стоимость постройки одной деревянной барки на Вятке и Каме в 1870 – 1880-е гг. составляла около 1000 – 2500 рублей в зависимости от размера судна, железная же барка могла стоить от 9 до 10 тысяч рублей. При этом для постройки одной барки могло понадобиться до 400 брёвен⁴. Исходя из того, что бассейны Белой, Вятки и Камы находятся в схожих природно-географических условиях и являются частями единой водной системы, можно предположить, что стоимость постройки и оснастки барки на Белой в аналогичный период была такой же.

После спуска сразу же начиналась погрузка, которая не заканчивалась до тех пор, пока барка не будет загружена полностью. Такая спешка объясняется необходимостью спуска барок в период весеннего половодья. Если же осуществить сплав в нужные сроки не получалось, то при транспортировке барка могла сесть на мель. При высоком уровне воды судно проходило в день до 50

¹ Фабрично-заводская промышленность и торговля России. СПб., 1893. Отдел XVII (авт. Н. Крылов). С. 101.

² Оренбургские губернские ведомости. 1860. 28 мая.

³ Роднов М.И. Пространство хлебного рынка (Уфимская губерния в конце XIX – начале XX вв.). С. 17.

⁴ Мельников С.Л. Речной транспорт Камско-Вятского бассейна во второй половине XIX века: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / С.Л. Мельников. Ижевск, 1997. С. 101.

вёрст, если же уровень воды был низким, то не более 20¹. Судя по источникам, это обстоятельство оказывало серьёзное влияние на динамику региональной торговли. К примеру, зима 1859/1860 гг. была малоснежной, что не замедлило отразиться на объёме коммерческих операций. «Оренбургские губернские ведомости» сообщают: «Ярмарка [в Мензелинске – прим. авт.] собирается плохо, торговцев съехалось немного; вообще купцы не ожидают в нынешнем году такого стечения народа как в прошлом году; опасаются даже, что по случаю бесснежия, товары не придут в своё время»².

Как правило, спуск и сплав барок никогда не осуществлялся по одной. Вот что об этом пишут «Оренбургские губернские ведомости»: «Вслед за весенними птицами, весеннею зеленью являются к нам, в Уфу, по Белой караваны ... с произведениями горнозаводской промышленности нашей, а частью соседней с нами Пермской губернией. Десятки барок простой незатейливой конструкции тянутся по реке, вереницею так же патриархально ... как караван в степи. Несколько десятков судов стоят на берегу так плотно одно к другому, что по ним можно пройти, право, с версту»³. Как отмечает В.В. Спицкий, сплавляемые «караваны обычно спешили прибыть по высокой воде к открытию Нижегородской ярмарки, которая ежегодно работала с 15 июля по 25 августа»⁴. К концу мая сплав барок с верховьев Белой прекращался. В «Оренбургских губернских ведомостях» № 21 от 21 мая 1860 г. сообщалось: «Караваны с горнозаводскими произведениями нашего края почти все прошли вниз по Белой»⁵. После сплава барки разбирались на подсобный строительный материал и на дрова.

Сплав был опасной работой. Как писал Н.Г. Шушканов, бурлаки были обязаны прибывать на пристани, с которых отправлялся караван в середине апреля. По отношению к опоздавшим применялись штрафы. Санкции должны

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1846. 17 августа

² Там же. 1860. 9 января.

³ Там же. 1859. 6 июня.

⁴ Спицкий В.В. Из истории развития речного транспорта Республики Башкортостан // Вестник Башкирского университета. 2007. Т. 12, № 2. С. 81.

⁵ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 23 мая.

были применяться также и в отношении тех, кто уходил раньше срока; по данным автора, в таком случае вся артель могла «остаться без гроша»¹. Кроме того, согласно существовавшему на тот момент законодательству, в случае возникновения финансовых споров между рабочими и нанимателем самовольный уход первых раньше оговариваемого в договоре срока найма на работу предполагал наличие административных санкций. Виновные подвергались аресту: «зачинщики на время от трёх недель до трёх месяцев, а прочие – от семи дней до трёх недель»². Впрочем, в источниках не было обнаружено сведений, чтобы данная юридическая норма по отношению к бурлакам применялась на практике.

Огромной проблемой для бурлаков были мели; если барка садилась на мель, останавливался весь караван. Снятие с мели происходило следующим образом: барку разгружали, груз на лодках перевозился на берег, затем устанавливали на берегу ворот с намотанным канатом и, вращая вручную канат, стаскивали с мели судно. При этом все работы проводились ранней весной в холодной воде. Нередки были случаи травматизма и гибели рабочих. К примеру, в мае 1865 г. во время навигации утонули 5 человек: «в Уфе – судорабочий из каравана Авзяно-петровских заводов Лука Филиппов в р. Белой 16 мая; башкир д. Кишки Хисамитдинов, 18 лет, в р. Белой у Уфимской пристани; в Уфимском уезде – судорабочие Катавского каравана, крестьяне Вятской губернии Пётр Тарасов, Ефрем Щепин и Степан Скурихин в р. Белой, судорабочий с казённых уральских караванов Мартын Ивлев в р. Ай»³.

Штрафные санкции не всегда были излишними. Из источников «известно, что, как рабочие, так и надзиратели на барках, во время пребывания в Уфе занимаются пьянством и буйством»⁴. Зачастую даже штрафы не могли положительно повлиять на трудовую дисциплину. О социальном облике бурлаков можно судить по свидетельству Е.П. Шортон. Следует уточнить, что автор пишет о бурлаках, работавших на притоке Дона – реке Медведице, однако

¹ Шушканов Н. Г. Беглые. Из жизни рабочих Златоустовского завода в первой половине XIX века. С. 78

² Глазунов С.Р. Наказание рабочих за участие в стачках в России в конце XIX – начале XX в.: юридическая и пенитенциарная практика // Экономическая история: Ежегодник. 2010. М., 2010. С. 322.

³ Оренбургские губернские ведомости. 1865. 29 мая.

⁴ Там же. 1860. 17 сентября.

учитывая тот факт, что технические характеристики судов, а также состояние фарватера на Медведице были во многом схожи с условиями навигации на Белой, источник может быть полезен в контексте данного исследования. Е.П. Шортон писал: «... на нравственность этого народа, собранного из разных губерний и уездов и состоящего из различных классов и состояний, не обращено совершенно никакого внимания ... необходимо присутствие властей, или по крайней мере сведущих или уполномоченных чиновников во время сборки барок зимою, в особенности при нагрузке и сплаве их по вскрытию реки, – столько же для устранения важных и случайных препятствий для судоходства, сколько и внушения обязанностей лоцманам и судорабочим, а также для сохранения порядка, спокойствия и повиновения между этим классом народа, по большей части своевольного и грубого»¹. Нередки были случаи, когда бурлаки самовольно бросали барки на пути их следования к месту назначения, при этом, как отмечают современники, официальные власти, как правило, не предпринимали попыток к их розыску. «Нет года, в который бы по несколько десятков судорабочих не покидали самовольно барок, часто во время сплава, оставляя в руках судопромышленника свои паспорта; вполне уверенные из опытов, что местное начальство их, даже в случае жалоб со стороны хозяев, не сделают им за побегии никакого наказания и не подвергнут их никакой ответственности»². Данное обстоятельство лишь провоцировало бурлаков к самовольному уходу в случае неудовлетворённости их условиями труда. К примеру, в силу каких-либо обстоятельств сплав каравана барок задерживался и суда приходилось сплавливать уже после того, как уровень речной воды после половодья понизился. Барки могли садиться на мели, что в свою очередь приводило к дополнительным работам по их стаскиванию с места. При особенно низком уровне воды барку приходилось разгружать, стаскивать с мели, а затем снова грузить. «Были случаи не раз ... судорабочие и сам лоцман оставляли самопроизвольно на половине пути вверенную им барку, не уведомив даже судохозяев, и отправлялись на место

¹ Шортон Е.П. Несколько слов о судоходстве по реке Медведице // Вестник императорского Русского географического общества. СПб, 1860. № 29. Ч. V. С. 16.

² Там же.

жительства, оправдываясь тем, что, по мелководью, они вынуждены были два или три раза паузиться»¹. Увеличение объёма работ далеко не всегда предполагало увеличение оплаты труда бурлаков, что приводило к конфликтам между судовладельцами и рабочими. Можно сказать, что самовольные уходы рабочих во время навигации являлись одной из первых форм протеста при трудовых конфликтах. Так как в исследуемый период законодательство еще недостаточно чётко регламентировало трудовые отношения, складывалась ситуация, когда, с одной стороны, работодатель мог поддерживать трудовую дисциплину лишь применяя штрафы, с другой стороны, в случае неудовлетворённости бурлаков своим доходом они не могли никак повлиять на судовладельца. Невмешательство властей в подобного рода инциденты, по-видимому, можно объяснить тем, что данные явления, как мы видим из источника, происходили постоянно и не воспринимались в обществе как чрезвычайные, требующие административного вмешательства. По-видимому, в массовом сознании уход бурлаков от судовладельца воспринимался как результат трудового спора, который должен решаться самими рабочими и работодателем. Порою трудовые конфликты во время сплава барок принимали особо ожесточённую форму. Известен случай, когда на Белой в апреле 1845 г. «на одной из барок, где находились караванный приказчик Куликов и 30 человек крестьян ... приказчик Куликов одним ударом в грудь убил ... работника»².

Ситуация усугублялась ещё и тем, что на водном транспорте в этот период существовала острая нехватка квалифицированных кадров. По отзывам современника, неопытность и непрофессионализм были часто встречающимися явлениями в среде бурлаков. К примеру, обязанности лоцмана мог исполнять человек, проработавший до этого в течение нескольких навигаций бурлаком и не имеющий каких-либо специальных знаний кроме личного опыта. Зачастую неопытность усугублялась халатностью, которая приводила к авариям. «Не подвергнутые законом никакой почти ответственности и преимущественно

¹ Шоргон Е.П. Указ. соч. С. 16.

² Гудков Г.Ф., Гудкова З.И. Из истории южноуральских горных заводов XVIII – XIX веков. Историко-краеведческий очерк. Ч. 2. С. 64.

руководясь везде и во всём, даже в опасностях, одним "авось", [бурлаки – прим. авт.] произвольно причиняют тьму бед и несчастий, которых при других условиях легко возможно бы избежать»¹.

Прежде всего, постоянный кадровый голод объясняется тем, что речные перевозки носили сезонный характер. «Каждый год в конце навигации людей увольняли»². Для большинства работавших на водном транспорте это был временный промысел, а не постоянный источник дохода. Данный факт подтверждают и колебания численности рабочих, занятых в отрасли. Так, в 1846 г. на реках Оренбургской губернии работало 12339 рабочих, в 1847 – 10494, в 1848 – 10470, в 1849 – 18317, в 1850 – 32006³. В то же время, если исходить из того, что, по данным В.М. Черемшанского, население Оренбургской губернии к 1850 г. составляло 2130037 человек⁴, то получится, что по современным подсчётам численность бурлаков на реках губернии в середине XIX в. доходила до 1,5% от всего губернского населения. Такое процентное соотношение можно считать достаточно высоким. Для сравнения: в 1897 г. численность людей, занятых в России во всех сферах транспортных отношений, составляла 1,6%⁵ от всего населения страны.

Стоит отметить, что большинство бурлаков, работавших на Белой, являлись крестьянами-отходниками, пришедшими из других губерний. Данный факт объясняется тем, что бурлачество как промысел было развито прежде всего там, где не было благоприятных условий для развития сельскохозяйственного производства, и крестьянское население было вынуждено заниматься отходничеством. Такая ситуация была характерна для многих нечерноземных губерний России. К примеру, в Новгородской губернии «наиболее развито было отходничество в волостях, расположенных в районе с многочисленными путями

¹ Шоргон Е.П. Указ. соч. С. 17.

² Речной транспорт за 50 лет Советской власти. С. 31.

³ Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 472.

⁴ Там же. С. 109.

⁵ Морозов С.Д. Население России на рубеже XIX – XX веков // Отечественная история. 1999. № 4. С. 40.

сообщения по рекам»¹. Так как сельскохозяйственное производство занимало значительное место в экономике Оренбургской, а затем Уфимской губернии, широкого распространения бурлачество здесь не получило. Вероятно, несмотря на рост производства в регионе и увеличение объёмов сплаваемых по Белой грузов, численность бурлаков определялась в первую очередь рыночной конъюнктурой и не была постоянной.

Такое положение вещей просуществовало на протяжении всего исследуемого периода. Даже когда на Белой установилось постоянное пароходное сообщение, работа в данной отрасли продолжала восприниматься как временный сезонный заработок. К примеру, в 1899 г. в статье расходов на содержание планирующейся пароходной переправы у города Бирска, заработная плата была предусмотрена лишь на 6 месяцев.

Кроме этого, по оценкам М.С. Назарова, М.И. Чернова и А.А. Миташвили, «заработная плата судовых рабочих была значительно ниже, чем у рабочих, занятых в промышленности»². На рубеже 1850 – 1860-х гг. она напрямую зависела от объёма выполненных работ. К примеру, доход бурлака зависел от количества сплавленного груза, но в среднем никогда не превышал 7 – 8 рублей в месяц. Так, в 1859 г. за сплав от Бирска до Нижнего Новгорода платили «от 9 до 15 к. за пуд, до Рыбинска от 12 до 15 коп»³. Зарплата грузчика также не была постоянной, она зависела от количества перенесённых грузов. Когда грузопоток был большим, грузчикам платили больше; когда объём грузов снижался – заплата могла быть урезана в несколько раз. К примеру, на пристанях в Мензелинске «грузка в нынешнем [1860 – прим. авт.] году была небольшая, оттого и плата рабочим против прошлого года была вчетверо или пятеро менее; так в 1859 г. платили в день за грузку хлеба рабочему от 75 до 90 к. с., женщине 50 коп.; в нынешнем же году плата эта не превышала 20 к. рабочему и 15 к. женщине; многие башкирцы и татары остались без работы, другие же работали из дневного

¹ Никулин В.Н. Отхожие промыслы крестьян Новгородской губернии в пореформенные десятилетия // Крестьянский мир: новые источники и методологические подходы. С. 175.

² Речной транспорт за 50 лет Советской власти. С. 31.

³ Оренбургские губернские ведомости. 1859. 20 июня.

пропитания»¹. При этом в данной отрасли, как и на производстве, применялись штрафы «в пределах от одного рубля до половины месячного заработка»².

Помимо бурлаков, являвшихся в этот период основной движущей силой на водном транспорте, транспортировка барок осуществлялась и коноводными машинами. В России они были впервые применены на Волге и Каме в 1812 – 1814 гг.³. Ководная машина представляла из себя судно, приводимое в движение с помощью лошадей. Лошади в упряжке находились на судне и, двигаясь по кругу, вращали установленный на палубе ворот. На ворот наматывался канат, на другом конце которого находился якорь, заранее завозимый перед судном по ходу его следования на лодке, называемой «забежка» и приводимой в движение посредством вёсел. Якорь опускался на дно, лошади вращали ворот, судно приходило в движение. Для того чтобы коноводная машина двигалась без остановок, на ней устраивалось несколько якорей, которые завозились по ходу её следования поочередно. Следует отметить, что грузы перевозились не на самой коноводной машине, а на буксируемых ею двух – трёх грузовых судах.

Аналогичный принцип работы был и у первых пароходов, получивших название кабестанных. Как пишет М.И. Роднов, «первые пароходы были небольшие, с узким корпусом. Стоявшие на них паровые машины ... производили большой шум»⁴. Основное различие между коноводной машиной и кабестанным пароходом заключалось лишь в том, что в первом случае ворот – кабестан (от фр. *sabeestan* – шпиль, ворот) приводился в движение с помощью лошадей, а во втором – с помощью парового двигателя. Поначалу двигатели работали на дровах, затем на угле, и лишь в начале XX в. на Белой появились пароходы с двигателями, работающими на мазуте. По данным А.А. Халина, кабестанный пароход мог буксировать по 5 – 6 подчалков с грузом до 500 – 600 тыс. пудов⁵. С 1860-х гг. в России кабестанные пароходы стали заменяться колёсными, поэтому на Белой они проработали недолго. Грузоподъёмность у колёсных пароходов

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 14 мая.

² Речной транспорт за 50 лет Советской власти. С. 31.

³ Виргинский В.С. Жизнь и деятельность русских механиков Черепановых. С. 116.

⁴ Роднов М.И., Васильева О.В. История Николо-Берёзовки. С. 101.

⁵ Халин А.А. Указ. соч. С. 123 – 124.

была меньше, чем у кабестанных, однако такие суда выигрывали за счёт большей скорости движения. Колёсные пароходы с мощностью паровых котлов в 50 л. с. могли буксировать на баржах до 65 тыс. пудов грузов, с мощностью котлов в 80 – 120 л. с. – до 120 тыс. пудов, с мощностью в 150 – 200 л. с. – до 170 тыс. пудов¹.

Применение на Белой коноводных машин началось в период с 1853 по 1860 гг. В пользу данной точки зрения говорит тот факт, что в работе В.М. Черемшанского, написанной с использованием источников, датируемых 1839 – 1853 гг., указывается, что до впадения Белой в Каму грузы сплавлялись исключительно «при содействии одних судорабочих, по Волге – до Нижнего Новгорода ... коноводными машинами или пароходами»². Данное уточнение современника позволяет говорить о том, что в бассейне Белой до 1853 г. коноводные машины не использовались. Впервые же информация о коноводных машинах на Белой приводится в № 35 газеты «Оренбургские губернские ведомости» от 27 августа 1860 г.

Примечательно, что в этот период тягловые лошади для коноводных машин покупались в Оренбургской губернии не только для сплава грузов по Белой, но и по Каме и Волге. Однако с развитием в стране пароходного сообщения потребность в лошадиной тягловой силе стала падать. В 1859 г. на Бuzдякской ярмарке «продано было ... лошадей на 75% менее прошлого года (около 300 лошадей только); цены были как и в прошлом году от 15 до 30 р. сер»³.

Несмотря на то что в бельском бассейне первые нерегулярные пассажирские пароходные рейсы стали осуществляться лишь во второй половине 1850-х гг., а постоянные – с начала 1870-х, говорить, что пароходное сообщение на Белой началось достаточно поздно, нельзя. Впервые судно на паровой тяге было построено в США в Нью-Йорке в 1807 году Робертом Фултоном. Изначально пароход назывался «Норт-Ривер», а затем был переименован в «Клермонт», в том же 1807 г. на нём был осуществлён первый рейс по реке

¹ Родин В.Н. Бурлачество в России. Историко-социологический очерк. С. 174.

² Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 405.

³ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 9 января.

Гудзон¹. К весне 1812 г. на реках Соединённых Штатов работало уже 14 пароходов². В 1813 г. американский исследователь обратился к правительству Российской империи с просьбой о предоставлении ему монопольного права на строительство и эксплуатацию изобретённого им стимбота (от англ. steam – пар, boat – лодка) на реках России с условием, что он в течение 3-х лет приступит к выполнению взятых на себя обязательств – построить в указанный период не менее одного судна на паровой тяге. Однако по прошествии данного периода времени Фултоном не было построено в России ни одного судна. В 1815 г. американский изобретатель скончался, а в 1816 его монопольное право было аннулировано. С 1817 г. это право перешло к российскому заводчику Карлу Берду, создавшему в 1815 г. независимо от Фултона аналогичное судно в России. «Корпус судна был деревянным, длиной 18,3 м, шириной 4,5 м, и осадкой 0,61 м. Металлическая труба высотой 7,6 м при попутном ветре служила мачтой для парусов. Паровая машина имела мощность 16 л.с. и приводила во вращение 2 гребных колеса диаметром 2,4 м. В кормовой части судна находились скамьи для пассажиров под навесом из парусины»³. Скорость вращения гребных колёс достигала 50 оборотов в минуту, что соответствовало бы эффекту, получаемому от работы 600 вёсел⁴. 3 ноября 1815 г. судно отправилось в свой первый рейс из Санкт-Петербурга в Кронштадт, среди людей, находившихся на борту был «русский морской офицер П.И. Рикорд»⁵, описавший это путешествие и впервые применивший в печати термин «пароход». Впрочем, Карл Берд был не единственным человеком, создавшим пароход в России. Как отмечает С.Л. Мельников, в 1816 – 1817 гг. на Каме на Пожевском заводе промышленником В.А. Всеволожским было построено два парохода. В.А. Всеволожский «стремился

¹ Виргинский В.С. Очерки истории науки и техники XVI – XIX веков (до 70-х гг. XIX в.). С. 177.

² Истомина Э.Г. Водный транспорт России в дореформенный период: (Историко-географическое исследование). С. 46.

³ Худяков В.А. На волне памяти // Бельские просторы. 2008. № 10. С. 156.

⁴ Виргинский В.С. Роберт Фультон. С. 226.

⁵ Худяков В.А. Возрождение // Бельский речник. 2003. № 4.

получить от правительства привилегии на заведение пароходства, но Карл Берд его опередил»¹.

Монополия, выданная Карлу Берду на право постройки, эксплуатации и реализации пароходного транспорта на реках Российской империи сыграла противоречивую роль. С одной стороны, при экономических и технических рисках, с которыми была сопряжена постройка первых судов на паровой тяге, производитель и судовладелец в одном лице имел гарантию получения всех прибылей в случае успешной навигации. С другой, монопольное право, которым Карл Берд пользовался вплоть до 1843 г., задерживало развитие отрасли; каждый новый судовладелец и судопромышленник должен был выкупать право на осуществление своей деятельности у монополиста. В результате, такая практика привела к тому, что даже к 1841 г. на Волге работали лишь «3 буксирных парохода мощностью в 30, 40 и 100 л. с»².

Следует уточнить, что российское правительство понимало опасность монополизма для развития отрасли. В 1843 г. оно предоставило «всем свободное право учреждать буксирное пароходство в империи»³. Таким образом, с этого момента в России было законодательно разрешено заводить пароходы всем желающим. После этого можно говорить о начавшемся в стране «пароходном буме». Прежде всего он охватил бассейн Волги с притоками. «Главным преимуществом пароходов перед другими судами были скорость и большая безопасность доставки грузов»⁴. В 1843 г. была создана компания «Пароходство на Волге», в 1846 – общество «Пермское», в 1849 – общество «Меркурий» (с 1858 года «Кавказ и Меркурий»), в 1851 – товарищество «Нижегородской фабрики и пароходов», в 1853 – общество «Самолёт», в 1854 – Камско-Волжская пароходная компания и товарищество «Полезьа», в 1858 – общества «Нептун», «Дружина» и «Вулкан», в 1860 – общество «Цепного пароходства по Шексне»⁵. В 1845 г. в

¹ Мельников С.Л. Указ. соч. С. 85.

² Виргинский В.С. Творцы новой техники в крепостной России. Очерки жизни и деятельности выдающихся русских изобретателей XVIII – пер. пол. XIX века. С. 331.

³ Свод законов Российской империи. Т. XII. Часть 1. Устав путей сообщения. СПб., 1857. С. 49.

⁴ Халин А.А. Указ. соч. С. 123.

⁵ Мельников С.Л. Указ. соч. С. 87.

России был впервые построен пароход с металлическим корпусом¹. К 1860 г. в стране насчитывалось 25 пароходных обществ, 11 из которых работали на Волге и её притоках². В период с 1852 по 1860 гг. число пароходов на Волге выросло более чем в 8 раз: если в 1852 году их было 30, то в 1860 уже 247³. Учитывая, что кроме Волги пароходство существовало и на других крупных реках страны (на одной лишь Каме в навигацию 1860 г. работали 43 парохода⁴), рост числа судов на паровой тяге представляется ещё более значительным. При этом коммерческие пароходства очень часто создавались купеческими семьями для развития их основной коммерческой деятельности. Показательна история создания торгового дома «Ф. и Г. Братья Каменские». В источнике отмечается: «... в 50-х гг. [XIX века – прим. авт.] братья Каменские занимались гужевой перевозкой товаров между Москвой и Сибирью; с развитием дела они постепенно открывали транспортные конторы, а в 1860 г. открыто ими было пароходство по р.р. Каме и Волге и в 1871 г. предприятие преобразовано в торговый дом»⁵.

Таким образом, к середине XIX в. транспортная система бассейна реки Белой была представлена непаровыми формами судоходства – барочным сплавом и коноводными машинами. Наиболее распространённой формой был барочный сплав – одна из самых ранних форм судоходства. Незадолго до осуществления на Белой первых пароходных рейсов здесь начали эксплуатироваться и коноводные машины. Использование в регионе судов на паровой тяге началось достаточно быстро. С момента начала массового строительства пароходов в России до первого зафиксированного в губернских источниках рейса на Белой в 1858 г. прошло 15 лет.

¹ Аксенов И.Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы. М., 1985. С. 107.

² Мельников С.Л. Указ. соч. С. 86.

³ Фурер Л.Н. К истории развития волжского пароходства. // История СССР. 1959. № 2. С. 154.

⁴ Истомина Э.Г. Указ. соч. С. 156.

⁵ РГИА. Ф. 597. Оп. 2. Д. 195. Л. 5.

1.3. Экономические предпосылки модернизации бельского водного транспорта

Становление пароходной навигации на Белой объясняется прежде всего потребностями местной промышленности и торговли. Наиболее распространёнными грузами, перевозимыми в середине XIX в. по реке, были продукция металлургической и лесной промышленности, сельскохозяйственная продукция и транзитные товары из государств Средней Азии и Китая. Как писал В.М. Черемшанский, вывоз товаров из Оренбургской губернии преимущественно состоял из «разного рода хлеба, лесных изделий и металлов в Нижний Новгород, Рыбинск и Санкт-Петербург. Все эти предметы сплавляются по воде»¹. В период весеннего половодья по рекам Сим и Юрюзань сплавлялось железо с Симского и Юрюзанского заводов, по Уфе и Аю – зерно и основная часть продукции металлургических заводов Оренбургской и Пермской губерний, «начиная от Уфы и несколько выше ... хлеб, лесные изделия, поташ, шадрик и товары среднеазиатской торговли»².

Согласно источникам того времени, объём сплавляемых грузов постоянно возрастал. Если в 1846 г. современники оценивали его «на сумму свыше двух миллионов рублей серебром»³, то в 1860 г. его «можно [было – прим. авт.] приблизительно положить к 5/м. [миллионам – прим. авт.] пудов»⁴. Учитывая то, что средние значения стоимости сплавляемых по Белой грузов близки к средним значениям их объёмов, можно говорить о том, что с 1846 по 1860 гг. объём грузоперевозок по Белой возрос более чем в 2 раза. Если в 1846 г. «сплав всякого рода судов по Белой с притоками ... в весеннее время [составлял – прим. авт.] свыше 300»⁵, то нетрудно подсчитать, что к рубежу 1850 – 1860-х гг. количество сплавляемых барок должно было превысить 600 за одну навигацию. Против же

¹ Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 376.

² Оренбургские губернские ведомости. 1860. 3 декабря.

³ Там же. 1846. 17 августа.

⁴ Там же. 1860. 3 декабря.

⁵ Там же. 1846. 17 августа.

течения в том же 1846 г. было отбуксировано в Уфу лишь 6 барок с товарами с Нижегородской ярмарки. Выше Уфы барки из Нижнего Новгорода не буксировались. То есть количество сплавляемых барок превышало количество буксируемых против течения в 50 раз.

Вывоз грузов из Оренбургской губернии осуществлялся прежде всего на камские пристани, откуда уже эти грузы перевозились в другие регионы страны или за границу. В.М. Черемшанский писал: «И здесь она [Кама – прим. авт.] составляет центр, куда в весеннее и другое время спешат разного рода промышленные суда с различными казёнными и купеческими товарами»¹.

По данным «Оренбургских губернских ведомостей», к 1855 г. «все произведения уральских горных заводов можно оценить приблизительно в 3800000 руб»². Как пишет В.А. Худяков, «выплавленный металл по малым рекам в период половодья спускали ... до Белой, а затем он шёл в крупные промышленные центры ... Поволжья и в Петербург»³. Часть уральской горнозаводской продукции шла на экспорт. Так, к примеру, в одни лишь США ежегодно с Нижегородской ярмарки вывозилось до 150 тыс. пудов (2400 тонн)⁴ листового железа. До Уфы барки с металлургической продукцией сплавлялись заводскими рабочими, а из Уфы караваны сопровождалась «во весь путь одними только вольнонаёмными судорабочими, которые вызываются из Вятской губернии»⁵. Как отмечают Г.Ф.Гудков и З.И. Гудкова, «часть железных изделий продавалась в Уфе. Остальная же масса сплавлялась по Белой, Каме и Волге»⁶. Аналогичную информацию приводят и современники. По данным В.М. Черемшанского, в Оренбургской губернии продавалась только часть выплавляемого металла, основное его количество сплавлялось «для продажи на Нижегородскую ярмарку, а медь большею частью ... в Санкт-Петербург»⁷.

¹ Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 35.

² Оренбургские губернские ведомости. 1860. 21 мая.

³ Худяков В.А. Период оживления // Бельский речник. 2003. № 5.

⁴ Архангельская И.Д. Из истории ярмарок в России // Вопросы истории. 2001. № 11-12. С. 138.

⁵ Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 405.

⁶ Гудков Г.Ф., Гудкова З.И. Указ. соч. Ч. 1. С. 333.

⁷ Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 404.

К 1859 г. в Оренбургской губернии было 3 казённых и 12 частных металлургических заводов. Казёнными являлись Златоустовский, Саткинский, Кусинский. Частным собственникам принадлежали Симский, Миньярский, Катав-Ивановский, Усть-Катавский, Юрюзанский, Минский, Белорецкий, Тирлянский, Авзяно-Петровский, Нижнеавзяно-Петровский, Кагинский, Узянский. В 1860 г. на предприятиях горной и горнозаводской промышленности Оренбургской губернии работали 42451 человек¹. К этому времени заводы Пермской и Оренбургской губерний давали около 75 %² всего добываемого в России железа, а также около 65 %³ выплавляемого чугуна. Причём большинство заводов Оренбургской губернии были расположены на берегах Белой или её притоках. Данный факт объясняется не только тем, что близость реки облегчала транспортировку выплавляемой продукции, но и тем, что большинство металлургических заводов «были вододействующими ... важным звеном заводского комплекса являлась плотина. Она должна была обеспечивать заводы необходимым уровнем воды»⁴. Всего на заводах Оренбургской губернии к 1859 г. добывалось до 2 миллионов пудов (32 тысячи тонн) чугуна. Уральское железо, по отзывам современников, по «своим достоинствам выше даже английского, но ценою оно почти вдвое дороже»⁵. Высокая цена российского железа объясняется несколькими причинами. Во-первых, к концу 1850-х гг. «торговля железным товаром на [Нижегородской – прим. авт.] ярмарке фактически оказалась в руках нескольких оптовиков – перекупщиков»⁶. Во-вторых, это можно объяснить как технологическим отставанием уральских заводов, так и проблемами транспортировки производимой продукции. На рубеже 1850 – 1860-х гг. оренбургские заводы продолжали работать на древесном, а не на каменном угле, потребляя в год более 100 000 куб. сажень (9713 м³) дров. Транспортировка

¹ Гаврилов Д.В. Рабочие Урала в период домонополистического капитализма (1861 – 1900 гг.). М., 1985. С. 30.

² Оренбургские губернские ведомости. 1859. 6 июня.

³ Шепелев Л.Е. Царизм и буржуазия во второй половине XIX века. Проблема торгово-промышленной политики. Л., 1981. С. 70.

⁴ Кулбахтин С.Н. Медеплавильные заводы Твердышевых и Мясниковых на Южном Урале в XVIII веке. Уфа, 2008. С. 73.

⁵ Оренбургские губернские ведомости. 1859. 6 июня.

⁶ Лаврычев В.Я. Крупная буржуазия в пореформенной России (1861 – 1900 гг.). М., 1974. С. 25.

продукции осуществлялась лишь раз в год, в апреле. Товар, произведённый позже, должен был лежать на складах до следующего года. Когда же он попадал в Нижний Новгород, то продажа его осуществлялась не ранее июля – августа, когда начиналась Нижегородская ярмарка. Таки образом, со времени производства до времени продажи своего товара оренбургскими заводами проходило до одного года и более. При этом, по данным А.М. Соловьёвой, расходы «на перевозку водным путём уральского железа в Москву и Петербург составляли ... до 70% себестоимости»¹. Разумеется, что промышленников не мог устраивать такой способ транспортировки.

Данные о количестве вывезенной продукции в 1859, 1860, 1863 гг. с нескольких металлургических заводов Оренбургской губернии могут дать представление об объёмах сплавляемого по Белой металла. Так, по официальным данным, в 1859 г. через Уфимскую пристань вниз по Белой было сплавлено с Исетских заводов 236844 пудов металлургической продукции на сумму 181943 рубля, с Уфалейского и Сергинского заводов 625359 пудов 22 фунта на сумму 525359 рублей 55 копеек, с Кыштымского завода 270565 пудов 15 фунтов на сумму 299276 рублей 67 копеек, с Катав-Ивановского завода 293039 пудов на сумму 302816 рублей 30 копеек². В 1860 г. через Бугульчанскую пристань Оренбургского уезда по Белой прошло 47 деревянных барок, на которых было перевезено около 270 тысяч пудов (4320 тонн) железа. Из них Белорецкий завод сплавил 24 барки, Авзяно-Петровский – 6, Кагинский – 17³. В 1863 г. через Уфимскую пристань по Белой прошли «караваны барок, нагруженных железными изделиями. Караван только лишь Авзяно-Петровских заводов ... состоял из 12 барок с грузом железа 98613 пудов на сумму 98613 рублей. Караван Катавских заводов ... состоял из 15 барок, Симского завода ... из 10 барок, Юрюзанского завода ... из 4 барок. Прибыл также караван из Белорецкого завода»⁴.

¹ Соловьёва А.М. Промышленная революция в России в XIX веке. М., 1990. С. 134.

² Оренбургские губернские ведомости. 1859. 6 июня.

³ Там же. 1860. 28 мая.

⁴ Гудков Г.Ф., Гудкова З.И. Указ. соч. Ч. 1. С. 333.

Часть владельцев металлургических заводов отправляла свою продукцию гужевым транспортом. К примеру, с Верхнетроицкого и Усен-Ивановского заводов, находящихся на расстоянии около 160 вёрст (около 170 км) от Белой, медь в Москву через Казань отправлялась «в разное время сухим путём»¹. Стоимость перевозки до Казани в летнее время составляла от 30 до 40 коп. сер. за пуд. На этом фоне пароходные перевозки выглядели гораздо рентабельнее. Так, в 1859 г. Верхнетроицкий завод платил за перевозку своих товаров гужевым транспортом «до Казани ... по 40 к. за пуд; между тем как пароходы ... брали из Бирска до Нижнего по 20 к. сер»².

Кроме металлургических заводов свою продукцию по Белой сплавляли производители поташа. Поташные заводы занимали третье место по доходности в Оренбургской губернии после винокуренных и салотопенных, незначительно уступая салотопенным. К 1860 г. в Оренбургской губернии насчитывалось около 60 поташных заводов. Большинство заводов располагались в Бирском, Белебеевском, Уфимском, Мензелинском и Стерлитамакском уездах. «Весь поташ, приготовленный ими, отправляется обыкновенно по воде. Главная поташная пристань – Челнанская на Каме, Мензелинского уезда, с которой идёт ежегодно до 50/т. [тысяч – прим. авт.] пуд.; с Бирской отправляется иногда от 20 до 30 /т. [тысяч – прим. авт.] пуд., с Уфимской также около этого количества; кроме того поташ идёт с Кутлубаевской, Ангасякской и Дуванейской пристаней»³. По объёмам производства поташа Оренбургская губерния занимала 1 место в России. В среднем в губернии на рубеже 1850 – 1860-х гг. производилось в год от 120 до 135 тысяч пудов (от 1920 до 2160 тонн) поташа⁴. По данным В.М. Черемшанского, его стоимость превышала 200 тыс. рублей серебром⁵.

Основные объёмы производства поташа сосредоточились в руках нескольких крупных заводчиков, которые были особенно заинтересованы в

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1859. 29 августа.

² Там же.

³ Там же.

⁴ Там же. 1860. 27 августа.

⁵ Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 407.

надёжном и быстром способе транспортировки своей продукции к рынкам сбыта. По данным источников, около 2/3 всего производства поташа в Оренбургской губернии контролировали несколько человек: «Куп. Софронов (отправляет от 40 до 50 / т. пуд.), куп. Голанов (до 8000 пуд.), куп. Михайлов (до 7000), куп. Орлов (до 7000), помещ. Ермолов (до 7000 п.), чин. Кутлубаев (до 6000 п.)»¹. Остальные же производители перепродавали свой поташ на месте более крупным предпринимателям.

Производимый поташ предназначался не только для внутреннего рынка, но и шёл на экспорт. До установления пароходного сообщения на Белой он отправлялся либо с помощью коноводных машин, либо сплавлялся на барках. За сплав до Нижнего Новгорода в половодье платили от 10 до 12 коп. сер. с пуда, при низком уровне воды от 14 до 16 коп. сер. От Челнинской пристани на Каме до Рыбинска транспортировка поташа обходилась в 14 коп. сер. за пуд².

Развитие пароходства на Белой осуществлялось в интересах производителей поташа, так как способствовало за счёт увеличения скорости перевозок росту производства на заводах. «Оренбургские губернские ведомости» писали, что «с развитием пароходства по Белой, когда представятся удобства отправлять поташ во всякое время, производство его должно увеличиться»³. На рубеже 1850 – 1860-х гг. экономическая ситуация вследствие неразвитости транспортных коммуникаций складывалась таким образом, что, как писали современники, «почти все заводы прекращают действие в мае или июне, потому что если бы приготовлен был в это время поташ, то он должен был лежать целый год на заводе»⁴. Установление регулярных пароходных перевозок позволило бы купцам и заводчикам «отправлять поташ так, чтобы они могли рассчитывать на прибытие его в Нижний к 15 августа, то они продлили бы работы почти на два месяца.

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 27 августа.

² Там же.

³ Там же.

⁴ Там же.

Кроме того парходство доставит им выгоду и тем, что отправленный в половодье поташ может в том же году поспеть за границу»¹.

С началом на Белой первых коммерческих рейсов «весь почти поташ [был – прим. авт.] отправлен на парходах»². В мае 1860 г. «Оренбургские губернские ведомости» сообщали, что «поташ, отправленный на парходе, должен прийти в Рыбинск месяца полтора ранее того, который пошёл на коноводках... потому в нынешнюю же навигацию может идти чрез С.-Петербург за границу. Обыкновенно же поташ, отправляемый на барках, не поспевал в ту же навигацию в С.-Петербург и почти весь продавался в Нижнем ... вследствие необходимости, по ценам весьма низким»³.

Следует отметить, что кроме поташа по Белой сплавлилась и другая продукция лесной и деревообрабатывающей промышленности. Как писали «Оренбургские губернские ведомости», «лесные изделия составляют весьма важный артикул нашей торговли: ободья, мочала, дубовые бочарные доски, шадрик, поташ ... вывозятся от нас по воде в большом количестве»⁴.

В этот же период возникла острая необходимость в транспортировке продукции сельского хозяйства из Оренбургской губернии в другие губернии России. В 1859 г., считающемся неурожайным, из губернии на продажу было отправлено около 1219497 четвертей зерна при общем сборе урожая 8307794 четверти, то есть 14,6% от всего собранного количества. В неурожайный год цифру в 14,6% можно считать достаточно высокой. Даже к концу исследуемого периода – с 1909 по 1913 гг., когда российская экономика достигла своих максимальных показателей, объём поступаемых на продажу зерновых составлял по стране в целом от 15,8% до 21,9% от собранного количества⁵. В 1850 – 1860-е гг. в России ежегодно « на ... рынок поступало около 15% производившегося

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 27 августа.

² Там же.

³ Там же. 14 мая.

⁴ Там же. 27 августа.

⁵ Кузнецов И.А. Русская урожайная статистика 1883 – 1915 гг.: источник в контексте историографии // Экономическая история: Ежегодник. 2011/2012. М., 2012. С. 193.

зерна»¹. Вероятно, в урожайные годы процент вывозимых из Оренбургской губернии зерновых был выше, чем в среднем по стране. Так, в 1859 г. «Оренбургские губернские ведомости» писали, что в губернии «произведений земли не только достаточно на продовольствие местных жителей, но излишки их отпускаются в огромном количестве за пределы губернии. Если судить о богатстве и силе края посредством продовольствия, то Оренбургскую губернию в настоящем её состоянии можно назвать богатейшей в России»². При этом рост производства зерновых опережал рост населения. За 10 лет с 1850 по 1860 гг. объём выращиваемого зерна увеличился на 37%, а общая численность населения губернии – на 31 $\frac{2}{3}$ %³. Однако, средняя урожайность по губернии была низкой. «Всего в 1859 г. с посеянных 2652429 четв. [было – прим. авт.] снято 8307794 четв. т. е. урожай был сам – третей»⁴. Такая ситуация наблюдалась как в предыдущие, так, вероятно, и в последующие годы. Известно, что в период с 1851 по 1860 гг. урожайность зерновых в Среднем Поволжье была около сам-3,6, а в Приуралье – сам-3,4⁵. Причину же высокого прироста населения можно объяснить внутренней миграцией. По данным С.А. Нефедова, среднегодовые показатели в Оренбургской губернии в период с 1861 по 1865 гг. составляли по смертности 38,4, а по рождаемости 55,3 человека на 1000, то есть, средний ежегодный прирост в этот период был 16,9 человек на 1000 человек населения⁶.

Наибольшее количество продукции сельского хозяйства вывозилось из Бирского и Мензелинского уездов. До открытия пароходного сообщения эта продукция, как правило, отправлялась сразу по Каме, минуя Белую. Общая граница Камы с Оренбургской губернией составляла около 180 вёрст (около 192 км)⁷. Остальные же уезды вследствие своего географического положения были

¹ Корелин А.П. Аграрный сектор в народнохозяйственной системе пореформенной России (1861 – 1914 гг.) // Российская история. 2011. № 1. С. 46.

² Оренбургские губернские ведомости. 1860. 22 октября

³ Там же.

⁴ Там же.

⁵ Милов Л.В. Природно-климатический фактор и особенности российского исторического процесса // Вопросы истории. 1992. № 4 – 5. С. 39.

⁶ Нефедов С.А. О связи демографических показателей и потребления в России конца XIX – XX в. // Российская история. 2009. № 2. С. 155 – 162.

⁷ Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 35.

вынуждены транспортировать свою продукцию по Белой. «С пристаней Камских идёт от нас более всего хлеба», – отмечали «Оренбургские губернские ведомости»¹. Вывоз же хлеба с Бирской пристани сокращался. К примеру, в 1858 г. с неё было отправлено 76 250 кулей зерна, а в 1859 – 54200 кулей. По-видимому, к этому времени навигация по Каме стала менее рискованной и более выгодной, чем по Белой. По видам продукция, отправляемая из Бирска в 1859 г., различалась следующим образом: мука ржаная – 29800 кулей, овёс – 21500 кулей, семена льна – 900 кулей, пшеницы – 2000 кулей².

К началу же 1870-х гг. – времени, когда в губернии появилось постоянное пароходное сообщение, из неё в среднем ежегодно стало вывозиться «до 10 млн. пудов [160 тысяч тонн – прим. авт.]» зерна³. По данным же В.А. Худякова, во второй половине XIX в. «ежегодный вывоз зерна водным путём составлял около 12 миллионов пудов (192 тыс. тонн)»⁴. Крупнейшими пунктами, через которые шла торговля зерном на Белой были: «Уфа, Бирск, Топорнино (ныне Кушнаренково), Дюртюли»⁵. К началу XX в., как отмечает М.И. Роднов, более 80 % вывозимого на водном транспорте из Уфимской губернии зерна отправлялось через Рыбинск, откуда основная его часть шла в Санкт-Петербург. О масштабах торговли зерном говорит тот факт, что одной лишь ржи в период с 1909 по 1911 гг. было вывезено из Дюртюлей 759 тыс. пудов (12144 тыс. тонны), из Уфы – 405 тыс. пудов (6480 тыс. тонн), из Бирска – 3321 тыс. пудов (53136 тыс. тонн)⁶. При этом, по данным того же исследователя, вывозимое зерно предназначалось «для обеспечения населения не только столиц и промышленных районов, но и деревни потребляющих губерний»⁷.

Кроме зерновых из Оренбургской губернии вывозилась и продукция салотопенных заводов. Ввиду неразвитости на Белой водного транспорта, часть этой продукции вывозилась из губернии через Самару. «В 1859 г. с Самарской

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 3 декабря.

² Там же. 1859. 20 июня.

³ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 371. Л. 1 об.

⁴ Худяков В.А. На волне памяти // Бельские просторы. 2008. № 10. С. 157.

⁵ Там же.

⁶ Роднов М.И., Дегтярёв А.Н. Хлебный рынок Уфимской губернии в конце XIX – начале XX века. С. 171.

⁷ Роднов М.И. Третья Россия (о крестьянстве и не только) // Российская история. 2009. № 2. С. 166.

пристани [было – прим. авт.] отправлено в С.– Петербург сала 610,000 пудов [9760 тыс. тонн – прим. авт.]. Пятая часть этого количества поступила в Самару из Оренбургской губернии, а именно из Оренбурга отправлено туда 75,000 [1200 тыс. тонн – прим. авт.] и Уральска 45,000 [720 тыс. тонн – прим. авт.] пудов»¹. Как было сказано выше, салотопенные заводы занимали второе место по доходности производства в Оренбургской губернии. К концу 1850-х гг. на них ежегодно выплавлялось «сала на сумму более 200/т. [тысяч – прим. авт.] р. сер»².

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 1546³. Помимо этого, в регионе существовала и ярмарочная торговля. Большая часть сделок в этот период заключалась во время проведения сезонных ярмарок. Согласно исследованиям Д.П. Самородова, «в ... губернии ... ярмарочная система торговли оформилась ещё к концу XVIII века»⁴. При этом её объёмы неуклонно возрастали. О масштабах внутригубернской торговли говорят следующие факты. На ярмарке, проходившей с 18 по 26 декабря 1859 г. на Благовещенском заводе, который находился «в Уфимском уезде в 40 верстах от губернского города и расположен на самом берегу р. Белой, в том месте её течения, где она становится судоходною во всё лето для судов большого размера»⁵, побывало около 15 тысяч человек; товару же было продано на сумму около 30 тыс. руб. сер. Из этих данных следует, что на ярмарке в течение 8 дней побывало количество людей, равное числу жителей Уфы всех возрастов, полов и вероисповеданий. В 1858 г. в Уфе проживало 14730 человек⁶. Нетрудно подсчитать, что при этом каждый посетивший ярмарку сделал покупку в среднем на 2 рубля. Для сравнения, плата

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1859. 15 августа.

² Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 408.

³ Миронов Б.Н. Внутренний рынок России во второй половине XVIII – первой половине XIX в. Л., 1981. С. 188.

⁴ Самородов Д.П. Становление и развитие системы стационарной торговли в дореволюционной Башкирии (эпоха капитализма). М., 2001. С. 24.

⁵ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 16 января.

⁶ РГИА. Ф. 1288. Оп. 25. Д. 75. Л. 4 об.

вольнонаёмному бурлаку, работавшему на Белой в 1860 г., за один сплав до устья Камы составляла от 7 до 8 рублей¹.

Масштабы торговли на Мензелинской ярмарке, куда поступали товары и из других регионов страны, были ещё значительнее. К примеру, в 1865 г. на ней было продано различных товаров на 2 200 792 рубля². Для сравнения, размер налога с недвижимого имущества в городах, стоящих по берегам Белой или находящихся вблизи от неё, в 1865 г. нигде не превышал 6200 рублей. К примеру, в Уфе он составлял 6192 рубля, в Мензелинске – 3497, в Бирске 1096 и Стерлитамаке – 1146 рублей³.

Как отмечали «Оренбургские губернские ведомости», «главный предмет торговли на ярмарках [в губернии – *прим. авт.*] составляют мануфактурные, колониальные и бакалейные произведения; а за тем лошади, мёд, воск, кожи и сало»⁴. В.М. Черемшанский приводит более подробный перечень привозимых на ярмарки товаров, который, впрочем, не сильно отличается от перечня в газете. По его данным, основными товарами внутригубернской торговли были «произведения земледелия и скотоводства ... пчеловодства, птицеводства, звероловства, рыболовства и вообще все предметы народного продовольствия; разного рода сельскохозяйственные изделия, лесные изделия ... из привозных предметов: колониальные произведения – чай, сахар, кофе; мануфактурные – шёлковые, бумажные, суконные и пеньковые изделия, фарфоровая, фаянсовая и стеклянная посуда; изделия железные и медные ... бакалейные и галантерейные товары»⁵.

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 2 – 3 раза. К примеру, в декабре 1860 г. цена на зерно в Оренбургском уезде составляла 70 – 80 коп. серебром за пуд, а в Мензелинском

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 28 мая.

² Там же. 1865. 25 января.

³ Там же. 1865. 22 мая.

⁴ Там же. 1847. 23 августа.

⁵ Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 377.

25 – 30 коп. серебром¹. При этом что высевалось и собиралось его в обоих уездах примерно равное количество. Так, в 1859 г. в Оренбургском уезде было собрано 230984 четверти зерна, а в Мензелинском – 285604 четверти. Средняя же урожайность зерновых в Оренбургском уезде составляла и для пшеницы, и для ржи 50 пудов с десятины (8,7 центнеров с гектара). В Мензелинском же урожайность пшеницы составляла в среднем 40 пудов с десятины (7 центнеров с гектара), ржи – 60 пудов с десятины (10,5 центнеров с гектара)².

На модернизацию водного транспорта повлияли не только причины внутрироссийского характера, но и фактор международной торговли. Динамика данной торговли была напрямую связана с условиями навигации в бельском бассейне. Как писал В.М. Черемшанский, «сухопутное сообщение не представляет особенных выгод для торговых операций, вследствие удаления здешней губернии от выгодных пунктов сбыта местных произведений. Большую важность в этом отношении имеет водяное сообщение, весьма много облегчающее транзитную торговлю»³. Появление пароходного сообщения могло способствовать увеличению скорости передвижения товаров из Средней Азии в центральные губернии России, что в условиях капиталистических отношений имело немаловажное значение. Торговля России в Средней Азии шла «с кочующими в долине степях киргизами, а также ... с ... Бухарией, Хивой и отчасти Ташкентом и Кокандом»⁴. Если до появления на Белой пароходного флота товары от поставщика до потребителя перевозились в течение полутора лет и более, то после они стали доходить в течение одного навигационного сезона. Это обстоятельство способствовало сохранению и увеличению существовавших объёмов торговли между Россией и Средней Азией.

Главными торговыми пунктами России в торговле со странами Средней Азии были Оренбург и Троицк. Основная масса среднеазиатских товаров переправлялась из Троицка и Оренбурга в Уфу и Бирск сухопутным путём, а

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 3 декабря.

² Там же. 22 октября.

³ Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 469.

⁴ Там же. С. 384.

оттуда сплавлялась на барках по Белой. По данным В.М. Черемшанского, торговые сделки между купцами из России и Средней Азии осуществлялись в Оренбурге «в половине июня по ноябрь, а на Троицком [меновом дворе – прим. авт.] в течение целого года, но особенно с мая по ноябрь»¹. То есть уже после основного периода навигации по Белой, который выпадал на апрель и май. Это значит, что какая-то часть импортных товаров из Средней Азии не успевала в тот же год быть сплавлена по Белой в силу природно-климатических обстоятельств.

Следует сказать, что на сроки транспортировки товаров из Средней Азии в центральные губернии России влияли не только условия навигации по речным системам, но и скорость доставки товаров по самому среднеазиатскому региону. Купцы из Средней Азии не всегда могли обеспечить перевозку грузов нужным количеством вьючных животных, российские же обладали ещё меньшим количеством верблюдов. К примеру, из Бухары в 1858 г. «приготовлено было к отправке в Россию большое количество [товаров – прим. авт.], но недоставало ... вьючных верблюдов»².

Исходя из данных, приведённых в источнике, можно утверждать, что первые верблюжьи караваны отправлялись из Средней Азии «после весеннего равноденствия»³. Современник отмечал, что караваны из Средней Азии добираются до российской территории «очень долго потому, что весною верблюды бывают очень худы и не могут совершать больших переходов. Кроме того, помощники киргизы, не имея надобности думать, что время для купца дорого ... распоряжаются дорогою смотря по личным расчётам, и пользуясь своим положением и знанием местности, сворачивают с прямого пути, ищут богатых пастбищ, заходят для своих надобностей в богатые аулы ... угощаются и чрез то ... замедляют следование каравана»⁴. Обратные караваны среднеазиатских купцов уходили из Троицка и Оренбурга в сентябре – октябре.

¹ Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 386.

² Оренбургские губернские ведомости. 1859. 23 мая.

³ Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 386.

⁴ Там же.

Торговые обороты России со Средней Азией постоянно возрастали. По данным современных исследований, в 1822 г. они составили 1853364 рубля, а в 1832 – уже 6151576 рублей¹. Данные из источников лишь подтверждают эту динамику. Согласно «Оренбургским губернским ведомостям», они изменились следующим образом: «С 1827 г. по 1837 г. привезено и отпущено товаров на 11½ миллионов; с 1840 по 1850 гг. на 15¾ миллионов; прошлогодний же оборот [за 1859 год – прим. авт.] среднеазиатской торговли простирается до 5,761,654 руб. серебром»². С одной лишь Бухарой торговые обороты в 1859 г. достигли «1½ миллиона рублей серебром»³.

Если в 1859 г. «Оренбургские губернские ведомости» писали, что «торговые дела в Троицке в нынешнем году шли успешно. Всего с товаром было до 10,000 верблюдов»⁴, то в той же газете за 1860 г. мы можем прочитать информацию, что 7 июня в Троицк «пришло до 2000 верблюдов; к 15-му ожидают ещё 6000 ... в нынешнем году привоз товаров ... гораздо значительнее»⁵. То есть, если за весь 1859 г. в Троицк прибыло до 10 тысяч вьючных животных с товаром, то к середине июня 1860 г., ко времени, когда среднеазиатские караваны лишь начинали добираться до Троицка, там уже было около 8 тысяч верблюдов. На одного вьючного верблюда грузилось до 16 – 18 пудов (256 – 288 кг) грузов, как правило, это были два тюка по 8 – 9 (128 – 144 кг) пудов каждый⁶.

По официальным данным, объём оборотных средств при торговле со странами Средней Азии в 1857 г. составил около 4842514 рублей серебром, из этого импорт составил 3188665 рублей, а экспорт около 1653849 рублей⁷. В 1859 г. объём оборотных средств составил около 5761654 рублей серебром, из них экспорт – 2333052 рубля 39 копеек, а импорт – 3428602 рубля 4 копейки. «В 1859 г. и привоз, и вывоз был значительно более 1858 г. Привезено к нам разных

¹ Банникова Е.В. Уральское купечество в русско-азиатской торговле первой половины XIX века // Российская история. 2009. № 1. С. 30.

² Оренбургские губернские ведомости. 1860. 27 февраля.

³ Там же. 1859. 23 мая.

⁴ Выбор статей из Оренбургских губернских ведомостей за 1859 год. Уфа, 1859. С. 212.

⁵ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 11 июня.

⁶ Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 393.

⁷ Выбор статей из Оренбургских губернских ведомостей за 1859 год. С. 219.

товаров против 1858 г. более на 20,188 руб. 37 коп. Вывезено от нас более 1858 г. на 367,858 р. 58 коп. сер. Вообще прошлый год дал удовлетворительные выводы: увеличение торгового оборота нашего почти на 400,000 руб. сер»¹.

О товарах, которыми торговали российские и среднеазиатские купцы, мы можем узнать, опираясь на следующие данные. В первые четыре месяца 1859 г. экспорт составил 376186 руб. 51 коп. серебром. Через таможенную Оренбурга было вывезено товаров на 215221 руб. 34 коп. серебром, через таможенную Троицка на 89297 руб. 14 коп. серебром, через таможенную крепости Звериноголовской на 40940 руб. 19 коп. серебром, через таможенную крепости Орской на 31027 руб. 81 коп. серебром. Основными экспортными товарами, проходившими через таможни Оренбургской губернии, были юфть, товары бумажной промышленности, шерстяные и льняные изделия. За эти месяцы через Оренбургскую губернию было экспортировано юфти на 29954 руб. 70 коп. серебром, различных семян на 2400 руб. серебром, бумажных товаров на 240097 руб. 73 коп. серебром, шелковых и полушелковых товаров на 4184 руб. 90 коп. серебром, шерстяных товаров на 34447 руб. 37 коп. серебром, льняных товаров на 2859 руб. 37 коп. серебром, пушнины на 8173 руб. 20 коп. серебром, полуимпериалов (пятирублёвых монет) на сумму 19055 руб., хлеба на 3167 руб. 99 коп., лошадей на 4740 руб. 50 коп., сукна на 2617 руб. 60 коп. серебром.

За этот же период через таможни Оренбургской губернии было импортировано товаров на 37754 руб. 40 коп. серебром. Из них через Оренбург прошло товаров на 17947 руб. 40 коп. серебром, через Троицк – 6816 руб. 55 коп. серебром, через крепость Звериноголовскую – 10761 руб. 25 коп. серебром, через крепость Орскую – 2229 руб. 50 коп. серебром. Основными товарами импорта были хлопчатая бумага, выбойки, белая бязь, кожи и соль. К примеру, в первые четыре месяца 1859 года через Оренбургскую губернию было импортировано 2043 пуда хлопчатой бумаги на 8174 руб. серебром, 48979 пудов соли на 6061 руб. 85 коп. серебром. Выбоек было импортировано на 4253 руб. серебром, белой бязи

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 27 февраля.

на 2361 руб. серебром, сырых кож на 5358 руб. 80 коп. серебром, быков на 1705 руб. 50 коп. серебром, рыбы на 1758 руб. 50 коп. серебром¹.

Необходимо отметить, что «по Оренбургской линии и ближайшим к Оренбургу уездам»² из товаров, импортированных из Средней Азии, продавались в основном лишь сухофрукты. Как писал В.М. Черемшанский, «прочие товары отправляются преимущественно на Нижегородскую ярмарку или в Москву»³. Это значит, что основная масса среднеазиатского импорта сплавлялась либо из Бирска, либо из Уфы по Белой.

Как отмечали «Оренбургские губернские ведомости», «торговля эта, имеет важное значение по тем сырым материалам, которые она нам доставляет. Хлопчатая бумага, нами из Средней Азии получаемая, составляет в особенности статью серьёзную, статью, которой суждено играть роль весьма значительную в торговле и мануфактурной промышленности нашей. Кроме хлопка нам доставляются оттуда и другие товары, которыми мы должны также дорожить, но привоз их по настоящее время весьма ограничен»⁴. Об огромном спросе на среднеазиатский хлопок на российском рынке говорит тот факт, что «привоз азиатской хлопчатой бумаги в Россию в последнее десятилетие [в 1850-е годы – прим. авт.] увеличился в 21 слишком раз. Цены на хлопок ... в прошлом [1859 – прим. авт.] году на Нижегородской ярмарке доходили до 7 р. 50 коп. сер. за пуд»⁵. Так же быстро рос импорт шёлка-сырца. В 1854 г. его было привезено в Россию 4 п. 15 ф. (70,8 кг), в 1855 – 179 п. (2864 кг), в 1858 – 715 п. (11440 кг), в 1859 – 972 п. 30 ф (15565,6 кг)⁶.

С установлением пароходного сообщения кроме среднеазиатских товаров по Белой стали перевозиться и транзитные товары из Китая. При этом значительную часть китайского импорта составлял чай. В это время чай в Россию доставлялся из Китая преимущественно через Кяхту, Чугучак и Кульджу. При

¹ Выбор статей из Оренбургских губернских ведомостей за 1859 год. С. 217 – 218.

² Черемшанский В.М. Указ. соч. С. 388.

³ Там же.

⁴ Выбор статей из Оренбургских губернских ведомостей за 1859 год. С. 219.

⁵ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 27 февраля.

⁶ Там же.

этом если в Кяхте на чай приходилось до 90 %¹ китайского импорта, то объёмы чая, привозимого из Чугучака и Кульджи в Троицк, постоянно снижались. В 1851 г. в Троицк было привезено 4792 п. 7 ф. (76675,1 кг) чая, в 1855 – 193 п. 22 ½ ф. (3098,1 кг), в 1856 – 169 п. 35¾ ф. (2720,2 кг), в 1857 – 230 п. 21½ ф. (3689,7 кг), в 1858 – 122 п. 17 ф. (1959,7 кг)². Связано это было с тем, что с ноября 1854 г. «за чай, ввозимый азиатцами ... неплатящими гильдейских повинностей, назначено взимать пошлину двойную против определённой по Кяхтинскому тарифу»³. Кяхтинская же торговля не могла эффективно конкурировать с торговлей, идущей через приморские порты Китая. Современники писали, что «чай несколько не теряет в своём достоинстве от морского путешествия»⁴. Пароходные перевозки способствовали не только сохранению троицкой торговли чаем, но и её развитию. Как отмечается в источнике, «путь до Москвы почти втрое короче от Троицка, чем от Кяхты; развитие пароходства на Белой, без сомнения, ещё более сократит этот путь и представит торговле большие удобства. И теперь, впрочем, чай, этим путём получаемый, обходится слишком на 20 % дешевле Кяхтинского»⁵. Ярчайшим примером роста торговли чаем являлся тот факт, что в 1860 г. на пароходе «Лебедь» купец Губанов перевёз сразу 250 пудов чая⁶, транспортировавшегося в Москву. Больше, чем ежегодно ввозилось до этого чая в Россию через Троицк с 1855 г. Если до конца 1850-х гг. Россия торговала с Китаем преимущественно через Кяхту, то с этого времени значительный поток товаров стал проходить по линии Чугучак или Кульджа – Троицк – Бирск – Москва. Кроме Москвы чай, перевозимый через Троицк и Бирск, продавался на Ирбитской и Мензелинской ярмарках.

Таким образом, создание на Белой пароходного сообщения объясняется прежде всего экономическими причинами. Масштабы производства на металлургических, поташных и деревообрабатывающих заводах Оренбургской

¹ Хохлов А.Н. Торговля и предпринимательская деятельность россиян в Китае во второй половине XIX века // Российская история. 2012. № 3. С. 145.

² Оренбургские губернские ведомости. 1859. 21 ноября.

³ Там же.

⁴ Там же.

⁵ Там же.

⁶ Там же. 1860. 14 мая.

губернии, а также объёмы сельскохозяйственной продукции, производимой в регионе, выросли настолько, что возникла острая необходимость модернизации существовавшей транспортной системы. Серьёзным фактором создания пароходного сообщения на Белой являлось наличие транзитного торгового пути через Оренбургскую губернию из Средней Азии в центральные губернии России. Таким образом, совокупность вышеназванных причин послужила основанием для начала первых пароходных рейсов по Белой.

Глава 2. СОЗДАНИЕ НА БЕЛОЙ ПАРОХОДНОГО СООБЩЕНИЯ (конец 1850-х – начало 1880-х гг.)

2.1. Создание грузового пароходного сообщения (конец 1850-х – 1860-е гг.)

Согласно данным Министерства путей сообщения, пароходное сообщение на Белой «возникло ещё с 1856 года»¹. В документе 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 противном случае об этом сохранилась бы информация в губернских источниках.

В 1857 г. «фарватер реки Белой около города Уфы обследовала специальная комиссия офицеров Казанского корпуса путей сообщения, которая сделала заключение о пригодности устья реки Белой в районе от Уфы до Стерлитамака для пароходного движения»². Исследования фарватера реки проводились по заданию правительства. Затем по распоряжению оренбургского генерал-губернатора А.А. Катенина в губернии была создана комиссия на местном уровне, «имевшая целью произвести необходимые исследования реки Белой ... комиссия обязана была приблизительно исчислить, что может быть произведено местными средствами для очищения и углубления русла реки к свободному плаванию во всё лето»³. По данным «Оренбургских губернских ведомостей» расходы комиссии на

¹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 371. Л. 8 об.

² Нигматуллина И.В. Старая Уфа. Историко-краеведческий очерк. Уфа, 2004. С. 165.

³ Листовский А.С. Летопись пароходства по реке Белой // Справочная книжка Уфимской губернии. Уфа, 1883. Отд. II. С. XLVII.

«изыскания и распоряжения» составили 4 тысячи рублей¹. В результате своей работы комиссия пришла к выводу о «возможности ... пароходного сообщения по Белой даже выше г. Стерлитамака»², после чего А.А. Катениным в Нижний Новгород был отправлен один из членов комиссии для представления результатов измерения глубины Белой всем пароходным обществом. Цель поездки состояла в том, чтобы убедить пароходовладельцев в возможности пароходной навигации по Белой. Как уже отмечалось выше, ещё в 1846 г. Главным управлением путей сообщения Белая от Уфы до места впадения в Каму была признана судоходной, а «от верховьев до ... Уфы сплавною»³. По-видимому, дополнительные исследования 1857 г. понадобились из-за того, что за прошедшее время уровень глубин мог существенно измениться из-за вновь возникших перекатов.

Можно утверждать, что создание пароходного сообщения на Белой было не только результатом экономического развития региона, но и результатом последовательной политики администрации губернии. Даже в 1883 г., после двадцати пяти лет с момента первого коммерческого рейса на пароходе, в источниках говорится об «энергической заботливости главного начальника Оренбургского края генерал-адъютанта Катенина»⁴.

Согласно губернским источникам, началом «пассажирского и буксирного пароходства по р. Белой»⁵ считается прибытие в Уфу 11 августа 1858 г. двух кабестанных пароходов «Грозный» и «Быстрый» купца города Углича Журавлёва. Как сообщает А.С. Листовский, прибытие этих пароходов было «более для опыта, чем для торгового оборота; "Грозный" привёл с собою 7 подчалков [подчалок – грузовое прицепное судно, прикрепленное к корме основного с помощью каната – прим. авт.] и на одном из них взял хлеб»⁶. 7 сентября 1858 г. в Уфу прибыл третий по счёту в истории пароходного сообщения по реке Белой пароход «Русалка», принадлежащий коммерческому обществу «Самолёт». На нём «для

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 7 мая.

² Листовский А.С. Указ. соч. С. XLVII – XLVIII.

³ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 371. Л. 1.

⁴ Листовский А.С. Указ. соч. С. XLVII.

⁵ Памятная книжка Уфимской губернии. Уфа, 1873. Часть II. С. 16.

⁶ Листовский А.С. Указ. соч. С. XLVIII.

гидрографических исследований прибыли контр-адмирал С.И. Мофет и К.А. Котомкин»¹. По другим источникам, С.И. Мофет являлся отставным контр-адмиралом и директором компании «Самолёт», а К.А. Котомкин находился «при нём для статистических исследований»². Пароход «Русалка» «сделал пробный рейс ... до тех мест, где ... река выходит из Уральских гор; конечным пунктом избрана башкирская деревня Псянчина, отстоящая от г. Оренбурга в 120 верстах [128 км – прим. авт.]»³. Таким образом, «Русалка» поднялась вверх по реке на расстояние около 800 вёрст (850 км) от устья⁴.

Общество «Самолёт» не стало продолжать свою деятельность на Белой. Необходимо отметить, что оно пыталось получить от правительства право на монополию пароходных перевозок по данной реке, однако этого не произошло ввиду того, что сразу две пароходные компании, помимо «Самолёта», заявили о своей готовности начать работу в регионе. В том же 1858 г. общество «Вулкан» обратилось с ходатайством в Главное управление путей сообщения «о предоставлении ... исключительной 10-летней привилегии для плавания его пароходов»⁵. Как отмечается в источнике, генерал-губернатор А.А. Катенин был сторонником выдачи привилегии обществу «Вулкан», однако «министр путей сообщения ... отказал в выдаче ввиду ст. 266 Устава путей сообщения»⁶, согласно которой всем желающим предоставлялось «право учреждать пароходство в империи»⁷. Следует сказать, что, несмотря на имеющуюся юридическую норму, в России во второй половине XIX в. существовала практика выдачи лицензии на монопольное право пароходных перевозок в бассейнах тех рек, где эти перевозки только начинали осуществляться. Второй компанией была «Дружина», объявившая о готовности взять на себя обязательство открыть пароходное сообщение по Белой в 1859 г. и не требовавшая выдачи для себя привилегий.

¹ Памятная книжка Уфимской губернии. Уфа, 1873. Часть II. С. 16.

² Листовский А.С. Указ. соч. С. XLVIII.

³ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 18 июня.

⁴ Приложение 4.

⁵ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 371. Л. 8 и 8 об.

⁶ Там же. Л. 8 об.

⁷ Там же.

Перечисленные выше компании являлись не единственными коммерческими структурами, проявившими интерес к бассейну реки Белой. Для России второй половины 1850-х гг. был характерен резкий рост предпринимательской активности. В период с 1856 по 1860 гг. в стране была учреждена 101 коммерческая компания, причем, 23 из них вскоре прекратили свою деятельность, а ещё 10 так и не были фактически открыты¹. Процессы общероссийского характера нашли своё отражение и на бельском водном транспорте. В 1858 г. была сделана попытка организовать компанию «Оренбургское пароходство», пароходы которой должны были заниматься перевозкой пассажиров и грузов «по рекам Оренбургского края, равно по Каме и Волге, с их притоками»². Следует сказать, что в отечественной исторической науке утвердилось мнение о том, что впервые попытка создания пароходной компании представителями самой губернии была предпринята в 1870 г., когда образовалось «Бельское пароходство». Однако, опираясь на не используемый ранее архивный материал, можно утверждать, что впервые такая попытка была сделана в 1858 г., когда «титularный советник Павлов и губернский секретарь Фёдоров обратились в Главное управление путей сообщения с просьбой о дозволении им учредить акционерную компанию "Оренбургского Пароходства"»³. Источников, позволяющих судить о деятельности данной компании, во время исследования обнаружено не было. Скорее всего, либо компания проработала недолго, либо не была открыта вовсе. В пользу второй версии говорит тот факт, что в проекте Устава «Оренбургского пароходства» содержались положения, противоречащие на тот момент существующему законодательству. Так, к примеру, в ст. 4 Устава говорилось: «Компания не обязывается снабжать себя торговым свидетельством»⁴. В то время как все пароходные компании должны были приобретать торговые свидетельства первой гильдии, являвшиеся для них существенной статьёй расходов. В «Замечаниях»,

¹ Шепелев Л.Е. Акционерные компании в России. Л., 1973. С. 66.

² РГИА. Ф. 18. Оп. 5. Д. 1626. Л. 2.

³ Там же. Л. 1.

⁴ Там же. Л. 2 об.

сделанных Министерством внутренних дел при рассмотрении проекта Устава, чётко указывалось на то, что «компания эта во всяком случае, если бы и не производила торговлю, обязана была платить гильдейские повинности по первой гильдии»¹. Выполнение же данного условия для компании с основным капиталом в 400 тыс. рублей² могло оказаться просто нерентабельным. К примеру, в 1860 г. основные капиталы обществ «Самолёт» и «Вулкан», также отказавшихся в итоге от работы на Белой, составляли, по данным С.Л. Мельникова, 250 тыс. и 300 тыс. рублей соответственно, а основной капитал «Дружины» – 1600 тыс. рублей. Для сравнения, по данным того же исследователя, пароходные компании, работавшие на реках европейской части Российской империи, имели в 1860 г. основные капиталы следующего размера: «Пароходство на Волге» – 1950 тыс. рублей, «Кавказ и Меркурий» – 4 500 тыс. рублей, «Камско-Волжское» – 1500 тыс. рублей, «Польза» – 400 тыс. рублей и «Нептун» – 750 тыс. рублей³.

Таким образом, бассейн Белой стал открытым для работы любых пароходных обществ, несмотря на попытки официально монополизировать рынок перевозок. Возможно, что эти два факта взаимосвязаны. Понимая, что, несмотря на несколько государственных комиссий, исследовавших фарватер реки в 1857 г., фарватер фактически так и остался малоизученным, что на всём протяжении Белой, пригодной к пароходному сообщению, отсутствует необходимая для судоходной навигации инфраструктура и что её придётся создавать за свой счёт, что неизвестен объём спроса на услуги пароходных перевозок, возможно, общество «Самолёт» посчитало для себя слишком рискованным осуществление перевозок без гарантии получения всех прибылей от навигации. К тому же, как известно из источников, работа «Самолёта» была успешной и без получения подрядов на Белой. В навигацию 1859 г. общество смогло заработать 310609 руб. 24 коп., потратив 170936 руб. 48 коп., то есть его доход составил 139672 руб. 48 коп. – более половины от основного капитала⁴. Общество «Вулкан» также не

¹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 6. Д. 1418. Л. 11.

² Там же. Ф. 18. Оп. 5. Д. 1626. Л. 3а.

³ Мельников С.Л. Речной транспорт Камско-Вятского бассейна во второй половине XIX века. С. 87.

⁴ РГИА. Ф. 95. Оп. 1. Д. 33. Л. 55.

стало отправлять сюда свои пароходы. В результате, «Дружина» оказалась единственной компанией, начавшей осуществлять пароходные перевозки по Белой.

Пароходное общество «Дружина» было основано 31 января 1858 г. владельцами Костромского механического завода братьями А.П. и С.П. Шиповыми¹. Как подчёркивается в источнике, компания создавалась «для буксировки судов и перевозки пассажиров по р. Волге и её притокам»². К 1860 г. общество имело 18 пароходов, которые осуществляли перевозки между Рыбинском и Нижним Новгородом. Основной капитал общества составлял 1,6 млн. рублей³. В планах «Дружины» было сделать четыре рейса в 1859 г., шесть – в 1860, а в дальнейшем увеличить количество рейсов в зависимости от конъюнктуры рынка.

В 1859 г. пароходами общества, как и планировалось, было сделано по Белой четыре рейса. Первый рейс был сделан в мае, 12 мая в Уфу прибыл пароход «Ольга». Согласно источникам, «Ольга» была построена в том же 1859 г. Вот что сообщают современники: «Пароход "Ольга" построен в сём году на механическом заводе г. Шипова в Костроме. Он 45-ти сильный, 154 фут. [46,9 м – прим. авт.] длины и 20 ф. [6 м – прим. авт.] ширины по палубе, с гребными колёсами, с машинкою высокого давления, с одним паровым котлом; сжигает в час $\frac{2}{3}$ саж. [6,5 м³ – прим. авт.] дров; по течению идёт от 16 до 20 вёрст в час [от 17 до 21 км/ч – прим. авт.], против воды от 10 до 13 вёрст [от 10,6 до 13,8 км/ч – прим. авт.]; осадка его в воде с грузом 12 верш [0,53 м – прим. авт.]. Снаружи пароход весьма красив, внутри отделан изящно»⁴. Как правило, на рубеже 1850 – 1860-х гг., пароходы, курсирующие по Белой, не имели чёткого деления на пассажирские и грузовые. Зачастую на одном и том же пароходе во время одного и того же рейса могли находиться и пассажиры, и груз. Мы можем лишь условно называть суда «пассажирскими» или «грузовыми». Так, пароход «Аскольд»,

¹ РГИА. Ф. 1341. Оп. 103. Д. 1726. Л. 1.

² Там же. Ф. 1287. Оп. 6. Д. 1328. Л.1.

³ Мельников С.Л. Указ. соч. С. 87.

⁴ Выбор статей из Оренбургских губернских ведомостей за 1859 год. С. 20.

согласно источникам, также принадлежащий обществу «Дружина», осуществлял, как правило, пассажирские перевозки и не эксплуатировался как грузовой. Пароходы же «Лебедь» и «Ольга», как правило, использовались для грузовых перевозок.

Как сообщают «Оренбургские губернские ведомости», «пароход привёз сюда несколько пассажиров»¹, то есть это был первый пароходный рейс в истории бельской навигации, которым были перевезены пассажиры. Данный факт интересен ещё и тем, что в России в это время пассажирские пароходные перевозки существовали «только по ... Волге от Твери до Астрахани»², то есть перевозки пассажиров по Белой начались раньше, чем на многих других водных магистралях. 14 мая пароход «Ольга» покинул Уфу и отправился вверх по Белой, но «не дошёл вёрст 30 до Псянчиной, опасаясь вследствие значительной и быстрой убыли воды, встретить затруднение в обратном плавании вниз»³. В этом рейсе «Ольга» достигла деревни Васильевки недалеко от устья Нугуша. Как писали современники, в этом месте под дном было «только около двух вершков [около 9 см – прим. авт.] воды»⁴. Во время этого рейса на «Ольге» находился директор «Дружины» капитан-лейтенант М. Д. Ратьков.

Примечательный факт, как и в случае с контр-адмиралом С.И. Мофетом, прибывшим в 1858 г. на Белую на пароходе «Русалка» общества «Самолёт», возникает путаница в источниках, когда речь заходит о капитане на «Ольге» в навигацию 1859 г. Так, в одном источнике говорится о копии «со сметы, представленной в собрании акционеров компании "Дружина" 1 декабря 1858 г. господином директором Ратьковым»⁵. В другом присутствует информация о приглашении «директора М.Д. Ратькова и офицеров парохода»⁶, то есть в обоих случаях М.Д. Ратьков к офицерам не причисляется. Однако в третьем источнике

¹ Выбор статей из Оренбургских губернских ведомостей за 1859 год. С. 19.

² 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. Казань, 2008. С. 95.

³ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 18 июня.

⁴ Там же. 1859. 30 мая.

⁵ РГИА. Ф. 218. Оп. 1, ч. IV. Д. 6020. Л. 59.

⁶ Выбор статей из Оренбургских губернских ведомостей за 1859 год. С. 60.

уже упоминается «директор общества "Дружина" капитан-лейтенант Ратьков»¹. Вероятно, директор общества «Дружина» одновременно являлся в том рейсе и капитаном на «Ольге». Такая ситуация выглядит вполне логичной, так как в условиях нехватки квалифицированных специалистов для водного транспорта на реках европейской России, отставные морские офицеры могли устроиться на службу в коммерческие пароходства – только создающуюся в тот период отрасль экономики. Кроме того, служба на руководящих постах в коммерческих пароходствах хорошо оплачивалась. К примеру, годовое жалование представителя «Дружины» в Уфе в 1860 г. составляло 1200 рублей².

Васильевка, как и Псянчино, являлись достаточно важными и удобными с точки зрения речного пароходства пунктами, где была бы возможна стоянка судов. Кроме того, как подчёркивается в источнике, «деревня эта [Васильевка – прим. авт.] лежит очень близко к почтовому из Оренбурга в Стерлитамак тракту; к ней почти прилегают дороги с нескольких весьма важных заводов»³. Обратно в Уфу «Ольга» пришла 20 мая, где находилась до 25 мая, после чего пароход отправился вниз по Белой, взяв несколько пассажиров, как из Стерлитамака, так и из Уфы. Местная администрация сделала «распоряжение, чтобы прибрежные жители оказывали содействие в снабжении парохода за денежное вознаграждение дровами и пр»⁴. Следует отметить, что рейс был пробным, его главной целью было изучение фарватера, а не перевозка пассажиров, грузов на пароходе не было.

В июле 1859 г. состоялся второй рейс. Современник сообщает, что «пароход "Ольга" ... пришёл ... с двумя баржами, и привёз в г. Уфу пассажиров и кладь, а в обратный рейс вывез из Бирска, на двух баржах, более 17/ т. [тысяч пудов – прим. авт.] хлопка»⁵. Как пишут «Оренбургские губернские ведомости», «доселе были у нас пароходы только для промера и опыта. Пароходу "Ольга" принадлежит честь ... им открывается новая жизнь для Белой и для целого края. Нельзя описать того высокого отрадного участия, которое возбудил пароход в местных жителях;

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1859. 30 мая.

² Там же. 1860. 18 июня.

³ Там же. 1859. 30 мая

⁴ Выбор статей из Оренбургских губернских ведомостей за 1859 год. С. 20.

⁵ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 18 июня.

и в самом деле, как не сочувствовать этому благому предприятию, имеющему целью сблизить наш богатый край с местами сбыта»¹.

Третий рейс на пароходе «Ольга» был осуществлён в сентябре 1859 г. Тогда в Уфу была доставлена баржа с грузом с нижегородской ярмарки, вес которого составлял около 12,5 тыс. пудов (около 200 тонн)². Стоимость перевозки составляла 25 коп. серебром за пуд³. Подняться выше Уфы пароход не смог из-за низкого уровня воды. Пройдя около 80 вёрст (около 85 км) вверх по Белой, «Ольга» вынуждена была повернуть назад около деревни Ширяево. После возвращения в Уфу пароход «Ольга» исследовал фарватер устья реки Уфы, успешно поднявшись по ней вверх на расстояние около 50 вёрст (около 53 км), пройдя село Богородское, где в настоящее время находится микрорайон Уфы ИНОРС. 15 сентября 1859 г. «Ольга» вышла из Уфы, «взяв много пассажиров»⁴. Этим же рейсом из Бирска было вывезено «на барже ... несколько тысяч товару из Троицка, т.е. более всего хлопка»⁵.

Четвёртый рейс был сделан на пароходе «Лебедь». Судно было того же класса, что и «Ольга». В начале сентября 1859 г. пароход доставил в Бирск около 10 тыс. пудов (около 160 тонн) клади с нижегородской ярмарки, а из Бирска было вывезено более 12 тыс. пудов (192 тонны) хлопка, доставленного туда ранее из Троицка сухопутным путём⁶. Таким образом, общество «Дружина», как и планировало, осуществило в навигацию 1859 г. четыре рейса.

Об успешности данного навигационного сезона для компании говорит и тот факт, что в конце 1859 г. «Дружина» получила разрешение от Комитета министров «увеличить основной капитал выпуском вновь шести сот акций на каждую, всего на шесть сот тысяч рублей, с предоставлением преимущественного права на получение акций настоящим участникам компании»⁷.

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1859. 15 августа.

² Выбор статей из Оренбургских губернских ведомостей за 1859 год. С. 203.

³ Там же.

⁴ Там же. С. 204.

⁵ Там же.

⁶ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 18 июня.

⁷ РГИА. Ф. 1341. Оп. 103. Д. 1726. Л. 1 об.

В ноябре 1859 г. правление общества «Дружина» отправило в Уфу своего представителя для открытия там регионального отделения. Контора «Дружины» в Уфе открылась 1 января 1860 г. В «Оренбургских губернских ведомостях» от 6 февраля 1860 г. мы можем прочесть известие о том, что среди приехавших в Уфу с 25 января по 5 февраля 1860 г. был «управляющий пароходною конторою в г.Уфе, губернский секретарь Каменский»¹. А в № 4 «Оренбургских губернских ведомостей» от 23 января 1860 г. было дано объявление для всех желающих «отправлять свои клади или быть пассажирами на пароходах общества»². Аналогичное объявление появилось в «Оренбургских губернских ведомостях» и 30 января 1860 г. После этого об услугах «Дружины» мы узнаем лишь из газет, вышедших 5, 22, 29 октября 1860 г. По-видимому, это было связано либо с сокращением количества заказов на услуги общества ввиду окончания навигации, либо объявления были даны с целью показать, что общество собирается продолжить свою работу и в следующем году. Примечательно, что с апреля по октябрь – в период навигации «Дружиной» не было подано ни одного объявления. Следовательно, и без подачи объявлений на услуги перевозок существовал спрос, устраивающий общество.

Следует сказать, что на рубеже 1850 – 1860-х гг. в Оренбургской губернии не было единого мнения о пригодности Белой для пароходной навигации. В «Оренбургских губернских ведомостях» того периода развернулась бурная дискуссия о возможности пароходного сообщения в регионе. Как отмечал один из современников, успех парохода «Русалка» можно объяснить лишь «исключительным многоводием р. Белой в 1858 г. Один случайно счастливый рейс никак не может доказать возможности постоянно свободного и безопасного плавания. Ещё менее возможно взводить ... баржи; а без барж – какое значение, в промышленном смысле, может иметь периодическое появление парохода»³. Однако были и другие точки зрения, в одном из источников указывается: «Некоторые политико–экономисты ... желая прежде всего развития судоходства

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 6 февраля.

² Там же. 23 января.

³ Там же. 18 июня.

по р. Белой, считают открытие предположенных [сухопутных– *прим. вт.*] путей ... делом настолько не имеющим связи с развитием промышленности края, но даже ... вредным, отвлекающим от устройства главного пути, по которому идут от нас все произведения губернии»¹.

Впрочем, первая точка зрения была опровергнута нескоро. Даже в 1860 г., после двух успешных навигаций, осуществлённых обществами «Самолёт» и «Дружина», местные купцы не спешили пользоваться услугами пароходных перевозок. Как писал А.С. Листовский, такая ситуация складывалась из-за «незнания фарватера реки ... которая долгое время считалась неудобною для пароходства как по случающемуся в ней мелководью, так и по быстроте и извилистости её течения. И надо заметить, что на долю ... Белой выпадала большая часть обвинений в препятствиях, которые тормозили развитие уфимского пароходства, влияя самым невыгодным образом на экономическую жизнь губернии»². Таким образом, первым пароходоладельцам пришлось ещё и ломать стереотипы местных обывателей.

Для привлечения внимания населения к своим услугам руководство «Дружины» практиковало бесплатное катание уфимцев на своих пароходах на небольшие расстояния. К примеру, 21 мая 1859 г. «часов в 6-ть вечера уфимское общество по приглашению директора М.Д. Ратькова и офицеров парохода [«Ольга» – *прим. авт.*] собралось на пароход, чтобы прокатиться по Белой ... одушевлённая весёлая беседа, любезность и предупредительность хозяев произвели весьма приятное впечатление. На возвратном пути вниз по Белой, пароход, при усиленных парах, летел как на крыльях. Вообще прогулкой этой были все очарованы»³. Или, находившийся с 1 по 3 мая 1860 г. в Уфе пароход «Лебедь» совершил прогулочный рейс на 12 вёрст (около 12,8 км) от Уфы по Белой. Известен и другой рекламный ход: в мае 1860 г. общество «Дружина» объявило, что готово бесплатно осуществить перевозку из Уфы до Нижнего Новгорода экспонатов, перевозимых на Санкт-Петербургскую выставку Вольного

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 3 декабря.

² Листовский А.С. Указ. соч. С. XLVII.

³ Выбор статей из Оренбургских губернских ведомостей за 1859 год. С. 60.

Экономического общества, проходившую в сентябре 1860 г. Особо оговаривалось, что невозможна перевозка только тех экспонатов, «которые по своей громадности, неудобны для погрузки на пароход»¹.

В 1860 г. общество «Дружина» «везде, где найдено это нужным»², стало создавать на Белой дровяные пристани и склады для хранения перевозимых грузов. Эти факты говорят о коммерческой выгодности пароходных перевозок. Современник сообщает, что «в первый же месяц с открытия навигации, вывезено пароходами общества из р. Белой более 100/т. пуд. [1600 тонн – прим. авт.] груза и сделан один пассажирский рейс до г. Стерлитамака»³.

Первым пароходом, пришедшим в 1860 г. в Уфу, был «Лебедь». Пароход прибыл 1 мая. Рейс был грузовым, 4 мая «Лебедь» ушёл из Уфы в Нижний Новгород, взяв на буксир баржу. 7 июня 1860 г. в Уфу прибыли сразу два парохода: «Лебедь» и «Аскольд». «Лебедь» привёл в Уфу баржу, а в обратный путь взял около 3000 пудов (48 тонн) хлеба. «Аскольд» же доставил «из Казани ... более 60 пассажиров, из них до 20 в Уфу»⁴. В обратный рейс отправились «также более 20 пассажиров»⁵. И.В. Нигматуллина пишет: «Поначалу пассажиров было мало, они пугались возможных аварий в пути, говорили о незнании командой фарватера, о мелководье. Кроме того, их раздражали неблагоустроенные пристани. Обычным делом было высаживать и брать на борт пассажиров посредством лодок, при этом пароходы не останавливались, а лишь замедляли ход. На отмелях и песчаных перекатах пароходы разгружали, пассажиры шли пешком до глубокого места»⁶.

Как видно из источников, количество рейсов, осуществлённых обществом «Дружина» в 1860 г., не только не возросло, но наоборот сократилось. Следует сказать, что в навигацию этого года на Белой был крайне низкий уровень воды, и вместо планируемых шести «Дружина» смогла осуществить лишь три рейса.

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 28 мая.

² Там же. 18 июня.

³ Там же.

⁴ Там же. 11 июня.

⁵ Там же.

⁶ Нигматуллина И.В. Указ. соч. С. 166.

Известно, что обществу не всегда удавалось выполнять взятые на себя обязательства. В одном из источников есть сведения о факте, когда в 1860 г. «по случаю небывалого мелководья несколько тысяч [пудов – прим. авт.] поташа, взятого [«Дружиной» для перевозки – прим. авт.] на срок [до – прим. авт.] 1-го августа ... [так и осталось – прим. авт.] на пристанях Белой не отправленным»¹.

Интересно отметить, что в том же 1860 г. в Уфе трижды менялись управляющие пароходным обществом «Дружина». Если 6 февраля 1860 г. в «Оренбургских губернских ведомостях» фигурирует фамилия Каменского, то уже 18 июня Вердеревского, а из № 43 от 22 октября 1860 г. мы узнаём, что, «не желая более управлять делами пароходного общества "Дружина" в Оренбургском крае»², Вердеревский передаёт все дела с 1 ноября 1860 г. Севастьянову. Такая текучесть кадров свидетельствует о том, что во время работы на Белой общество столкнулось с какими-то проблемами.

Вероятно, невыполнение взятых на себя обязательств могло быть причиной частой смены управляющих обществом в Уфе. В условиях критически низкого уровня воды и нехватки квалифицированных специалистов в создающейся отрасли экономики, управляющие не могли эффективно организовать работу. Данный вид коммерческой деятельности требовал не только организаторских способностей, но и специальных знаний. Неизвестно, были ли они у губернского секретаря Каменского или отставного штабс-ротмистра Вердеревского.

В источниках, относящихся к 1861 г., мы находим упоминание лишь об одном пароходе общества «Дружина». 13 июня 1861 г. в Уфу прибыл «Лебедь» и ушёл вниз по Белой 15 числа, взяв груз. Это была уже вторая навигация по Белой для данной компании, которая оказывалась для неё неудачной. Вместо увеличения объёмов перевозок произошло их сокращение. В апреле и июле 1862 г. пароходом «Лебедь» было совершено ещё два рейса, во время которых в Уфу были доставлены грузы из центральных губерний России. Таким образом, компании не удалось осуществить планирующееся увеличение рейсов. 1862 г.

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 27 августа.

² Там же. 22 октября.

оказался последним годом работы компании «Дружина» на Белой. В 1863 г. общество полностью отказалось от отправки сюда своих пароходов.

Таким образом, одна из первых попыток установления в регионе регулярного пароходного сообщения закончилась неудачно. Прежде всего это было связано с тем, что фарватер реки, несмотря на наличие государственных комиссий по его исследованию, на практике так и остался малоизученным. По данным В.Н. Кузнецова, лишь в 1879 г. была создана первая лоцманская карта, отражавшая точные гидрографические данные бельского русла на участке от устья до Уфы¹. К тому же, на рубеже 1850 – 1860-х гг. на Белой отсутствовала вся необходимая для пароходной навигации инфраструктура. Создание деревянных пристаней для одного лишь пароходного общества, не имеющего постоянных заказов, оказалось нерентабельным. Кроме того, «случающиеся мелководья настолько затруднили движение грузов пароходами, что последние часто не успевали вовремя доставлять кладь на место назначения, подрывая к себе доверие»².

Впрочем, отказ «Дружины» от перевозок не означал прекращения пароходной навигации на Белой. Потребность в транспортировке продукции заводов Оренбургской губернии сохранялась, что порождало соответствующее предложение. С 1861 г. на Белой начала работать «Волжско-Камская пароходная компания». На принадлежащем ей пароходе «Стрела», находившемся зимой 1861/1862 гг. в Старицком затоне с двумя баржами, в навигацию 1862 г. было перевезено около 100 тыс. пудов (1600 тонн) железа, выплавленного на Усть-Катавском заводе³. В том же 1862 г. «Волжско-Камской компанией» на пароходе «Чижик» был осуществлён грузовой рейс до Уфы, в результате которого было транспортировано на одной барже около 53 тыс. пудов (848 тонн) железа с того же завода⁴. То есть в 1861 и 1862 гг. на Белой работали сразу две конкурирующие пароходные компании, сумевшие сделать одинаковое число рейсов. Учитывая,

¹ Кузнецов В.Н. Транспорт Башкирии. Краткий экономико-географический очерк. С. 14.

² Листовский А.С. Указ. соч. С. XLIX.

³ Там же.

⁴ Иванов В.Б. На бельских просторах. С. 11.

что общее количество пароходных рейсов по Белой к 1862 г. возросло, выросло число участников рынка, готовых предоставлять услуги пароходных перевозок, отказ «Дружины» от осуществления навигации по Белой можно расценивать и как поражение в конкурентной борьбе. Как пишет А.С. Листовский, компания «Дружина», отправляя пароходы в Уфу, «не находила грузов и пришла к заключению о невыгодности пароходства по Белой»¹.

Согласно архивным материалам, на протяжении 1860-х гг. «уфимские промышленники дважды пытались устроить»² постоянное пароходное сообщение на участке от устья до Уфы, однако данные инициативы не выдерживали экономической конкуренции с более крупными пароходными компаниями, сразу же отправлявшими свои суда на Белую с целью вытеснения с рынка появившихся конкурентов. Складывалась ситуация, при которой крупные перевозчики, вытеснив бельских судовладельцев, переставали сами осуществлять пароходные рейсы по Белой. В документах говорится: «... каждый раз неожиданная конкуренция со стороны больших пароходных обществ убивала предприятие и притом нисколько не подвинула дело пароходства по реке Белой; ибо убив местную предприимчивость, пароходные компании и со своей стороны прекращали плавание по этой реке»³. Подобные действия крупных пароходств можно расценивать как одно из проявлений монополистических отношений, складывавшихся на водном транспорте в исследуемый период, отказ же от работы в данном регионе объяснялся, по-видимому, более низкой доходностью рынка перевозок по Белой, нежели по Каме или Волге. Наглядным примером данного явления выглядит отказ общества «Дружина» от работы на Белой в 1863 г., через два года после начала работы более крупной «Волжско-Камской пароходной компании».

В 1860 г. стерлитамакским помещиком А.Н. Левашевым был заказан на нижегородском заводе Джонса пароход; согласно источникам, он был

¹ Листовский А.С. Указ. соч. С. 1.

² РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 371. Л. 1.

³ Там же.

«небольшой, в 30 сил»¹. В июне того же года на пассажирском пароходе «Аскольд», принадлежавшем обществу «Дружина», А.Н. Левашев самостоятельно отправился принимать готовое судно в Нижний Новгород. Принадлежащий ему пароход предназначался для перевозки грузов и пассажиров из верховьев Белой до Уфы, Далее грузы и пассажиры должны были следовать на пароходах общества «Дружина». Пароход А.Н. Левашева, названный «Анна», пришёл в Уфу 10 июля 1860 г. «и через несколько часов отправился того же числа вверх по Белой»².

Современники оценили приобретение А.Н. Левашева следующим образом: «С тех пор, как доказана возможность паромства по Белой ... это будет третий пароход в нашем удалённом от рынков крае. Искренно желаем успехов этому прекрасному предприятию, дай Бог, чтобы оно кроме пользы краю принесло и выгоды г. Левашеву»³. Интересно отметить, что генерал-губернатор А.А. Катенин направил по ходу следования парохода, принадлежащего А.Н. Левашеву, полковника Безносикова, в обязанности которого входило оказывать административное содействие команде парохода «Анна» во время первого рейса. Содействие заключалось, главным образом, в заготовке дров для парохода, так как в этот период на Белой не было дровяных пристаней. Таким образом, администрация губернии оказала поддержку первому местному паромовладельцу. По другим сведениям, «главной задачей ... Безносикова было подробное изучение коммерческого тракта и реки Белой»⁴.

Известно, что пароход «Анна» работал на Белой и в 1861 г., осуществляя постоянные грузовые рейсы между Нижним Новгородом и селом Бугульчан «во время весны, а в меженную воду – от Нижнего до Уфы»⁵. В источниках не удалось найти информацию о дальнейшей деятельности А.Н. Левашева в качестве первого бельского паромовладельца. Однако известно, что в 1877 г. правление «Общества взаимного поземельного кредита» объявило, «что по неплатежу

¹ Выбор статей из Оренбургских губернских ведомостей за 1860 год. Уфа, 1860. С. 63.

² Оренбургские губернские ведомости. 1860. 16 июля.

³ Там же. 20 февраля.

⁴ Там же. 7 мая.

⁵ Листовский А.С. Указ. соч. С. XLIX.

обществу следующих ему взносов, назначены на продажу... им. [имение – прим. авт.] Левашево, Стерлитамакского уезда, Андрея Николаевича Левашева»¹. Таким образом, очевидно, что А.Н. Левашев испытывал серьёзные финансовые затруднения и пароход, скорее всего, продал².

Впрочем, известны и факты успешной коммерческой деятельности на Белой мелких пароходоладельцев. С 1863 по 1871 гг. перевозкой товаров по Белой занимался на принадлежащем ему буксирном пароходе «Надежда» купец Ф. С. Софронов. В контексте данного исследования личность Ф.С. Софронова становится небезынской. Во-первых, это человек, построивший одну из самых крупных пристаней в губернии и один из первых пароходоладельцев в регионе, во-вторых, это типичный представитель так называемой «молодой буржуазии», заработавшей свои капиталы на использовании новейших технических достижений. Ф.С. Софронов относился к числу именно тех людей, которые были в первую очередь заинтересованы в создании пароходного сообщения на Белой, так как это было в интересах развития его основной коммерческой деятельности – торговли поташем. После отказа «Дружины» от работы он приобрёл собственный пароход и осуществлял на нём грузовые перевозки вплоть до тех пор, пока в регионе не начали работать крупные пароходные компании. Согласно источникам, Ф.С. Софронов (1822 –1898) был выходцем из г. Уржума Вятской губернии, однако уже на момент VIII ревизии он проживал в г. Белебее в семье своего отца – купца третьей гильдии С.Т. Софронова³. Как пишут Г.Ф. Гудков и З.И. Гудкова, семья была старообрядческой и разбогатела на производстве поташа. Факт принадлежности Ф.С. Софронова к старообрядцам заслуживает некоторого внимания. Согласно современным исследованиям, «религиозный рационализм в старообрядчестве ... как и в различных течениях протестантизма, в значительной степени обеспечил

¹ Уфимские губернские ведомости. 1877. 9 апреля.

² А.Н. Левашов был одним из первых помещиков и предпринимателей Уфимской губернии, который занялся пароходством, но не единственным. Ещё раньше три парохода приобрёл уфимский дворянин П.И. Сергеев, но они ходили, наверняка, по Волге (Роднов М.И. Пространство хлебного рынка (Уфимская губерния в конце XIX – начале XX вв.). Уфа, 2012. С. 16 – 17; Мордовина О.С. Судьба инженера // Река времени. 2012: Мир южноуральской усадьбы. Уфа, 2012. С. 97).

³ ЦИА РБ. Ф. И-138. Оп. 2. Д. 408. Л. 649 об.

"предрасположенность" староверов к предпринимательской деятельности»¹. Впрочем, финансовое состояние семьи Софроновых не следует переоценивать. К 1839 г. подавляющая часть купцов Вятской губернии – 91,7% принадлежала именно к третьей гильдии, к 1860 г. их соотношение к общему количеству выросло до 92,2%². То есть Софроновы были представителями наиболее многочисленной, но в то же время наименее зажиточной части купечества. «Около 1855 г. Фёдор Семёнович Софронов ... приобретает земли на берегу реки Белой вблизи Уфы, устраивает там поташный завод и ... пристань»³. В исследуемый период именно на этой пристани проходила погрузка и разгрузка большинства судов, приходивших в Уфу. «Оренбургские губернские ведомости» писали: «Пароходы останавливаются ниже, у Софроновского завода»⁴.

С установлением пароходного сообщения появилась возможность не только сплавливать товары вниз по течению, но и транспортировать их против течения. Это обстоятельство серьёзно влияло на объёмы перевозимых грузов и динамику торговли. Так, если в 1846 г. судоходство по Белой было «преимущественно в весеннее время и по течению»⁵, то в сентябре 1859 г. прибытие парохода «Ольга», поднявшегося против течения до Уфы и привёзшего товары с Нижегородской ярмарки, вызвало ажиотаж на рынках города. «Оренбургские губернские ведомости» писали: «Привоз новых товаров составляет эпоху в нашей провинциальной жизни: магазины и лавки осаждаются покупателями, купцы не успевают распаковывать и разбирать товар»⁶.

Появление пароходного сообщения в бассейне реки Белой имело не только положительные экономические, но и социальные последствия. Так, города, через которые шла бельская торговля, уже к середине 1860-х гг. стали гораздо менее зависимы от урожайности зерновых в соседних уездах. В случае низких урожаев

¹ Керов В.В. Религиозный рационализм как фактор развития старообрядческого предпринимательства // Экономическая история: Ежегодник. 2007. М., 2008. С. 25 – 26.

² Судовиков М.С. Численность и состав купечества Вятской губернии в конце XVIII – начале XIX века // Российская история. 2011. № 5. С. 113.

³ Гудков Г.Ф., Гудкова З.И. Софроновская пристань // Бельский речник. 1993. № 24.

⁴ Оренбургские губернские ведомости. 1865. 27 февраля.

⁵ Там же. 1846. 17 августа.

⁶ Выбор статей из Оренбургских губернских ведомостей за 1859 год. С. 203.

продукция сельского хозяйства стала завозиться из других регионов страны. Разумеется, что ввозимые по Белой в Уфимскую губернию объёмы зерновых в этот период не могли полностью компенсировать их нехватку в регионе в неурожайные годы, однако они влияли на ценообразование на зерно в крупнейших городах губернии. Так, «Уфимские губернские ведомости» во время неурожая 1865 г. писали, что «дальнейшее возвышение цен на хлеб у нас [в Уфе – прим. авт.] приостанавливает привоз хлеба из верховых губерний; так 21 сентября купец Щербаков привёл на пароходе 1000 кулей ржаной муки из Казани»¹.

В 1867 г. открылось «пассажирское пароходное сообщение небольшим пароходом И.Ф. Базилевского "Манатура"»². С 1867 по 1870 гг. «Манатура» осуществляла постоянные рейсы один раз в неделю между Уфой и Набережными Челнами. Как пишет А.С. Листовский, «хотя пристани по Белой были в таком же патриархальном состоянии и случавшиеся мели в реке затрудняли ход парохода, тем не менее он приносил большую пользу местным жителям, перевозя их за недорогую плату до Камы»³.

Развитию пароходства по Белой в данный период мешали не только необустроенность бельского русла и отсутствие постоянного спроса на услуги пароходных перевозок, но и налоговая политика государства. Так, «по "Положению о пошлинах за право торговли и промыслов" пароходные предприятия должны [были – прим. авт.] снабжаться свидетельствами 1-й гильдии»⁴. При этом законодательно не учитывалось количество пароходов у той или иной компании и мощность паровых котлов на судах. На практике все компании платили одинаковый налог вне зависимости от числа имеющихся у них

¹ Уфимские губернские ведомости. 1865. 25 сентября.

² Листовский А.С. Указ. соч. С. Л. Пароход «Манатура» принадлежал крупнейшему золотопромышленнику России, уроженцу Уфимской губернии Ивану Федоровичу Базилевскому. Осенью 1866 г. в Уфу прибыл этот пароход И.Ф. Базилевского, отправленный из Санкт-Петербурга «с исключительной целью – доставить сюда иконостас для устраиваемой Г. Базилевским церкви в г. Стерлитамаке». 30-сильному с осадкой в 3 фута пароходу владелец присвоил необычное название «Манатура» (с татарского – «вон он где») в честь любимой присказки его отца, протоиерея из Стерлитамака Ф.И. Базилевского. А 2 октября 1866 г. уфимское общество совершило на «Маннатуре» приятную прогулку по Белой (Уфимские губернские ведомости. 1866. 8 октября). Вероятно, это был один из первых случаев, когда паровое судно получило имя из татарского (башкирского) языка.

³ Листовский А.С. Указ. соч. С. Л.

⁴ РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3200. Л. 60 об.

паровых судов, то есть для крупных компаний налоговая нагрузка была фактически менее затратной, чем для небольших пароходств. В источнике отмечается: «Для тех из пароходных предприятий, которые более или менее значительны ... и содержат по несколько пароходов ... платёж пошлины по 1-й гильдии не оказывается обременительным; но держатели незначительных пароходных предприятий находят для себя отяготительным платить пошлины по 1-й гильдии, и вследствие этого вовсе уклоняются от платежа оных, или же ограничиваются взятием свидетельств по 2-й гильдии и на мелочный торг»¹. Таким образом, небольшим пароходным компаниям приходилось искать как можно менее рискованные и затратные подряды, которые они могли получить лишь на более крупных реках. Крупные же пароходства, по-видимому, были не удовлетворены отсутствием постоянного спроса на Белой. Данная юридическая норма просуществовала вплоть до 1865 г. К этому времени правительство признало, что «подчинение всех без различия пароходных предприятий платежу пошлины по 1-й гильдии составляет неравномерное распределение налога и может иметь невыгодное влияние на развитие пароходства»². В «Положение» были внесены поправки, согласно которым налогообложение стало зависеть от мощности паровых котлов на пароходах. Так, владельцы паровых судов должны были с этого времени «снабжать себя свидетельствами 1-й гильдии, когда сила пароходов равняется шестидесяти лошадям или превышает этот размер; относительно менее значительных постановить, что держатели одиночных пароходов от сорока одной до шестидесяти лошадиных сил, или же нескольких пароходов, когда сила их в совокупности не превышает этого размера, обязываются выбирать свидетельства и билеты 2-й гильдии; держатели же одиночных пароходов в сорок лошадиных сил, или же и нескольких пароходов, сила которых в совокупности не превышает сорока лошадей, могут снабжать себя свидетельствами и билетами на мелочный торг»³. Данная мера положительно

¹ РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3200. Л. 61 и об.

² Там же. Л. 61 об. – 62.

³ Там же. Л. 62 об. – 63.

повлияла на развитие парходства на Белой, так как сокращение налоговой нагрузки способствовало повышению рентабельности перевозок.

Примечательно, что в 1860-е гг. железнодорожные компании, также занимавшиеся перевозками пассажиров и грузов, были полностью «освобождены от гильдейских сборов»¹. Более того, в период с 1864 по 1867 гг. в целях строительства новых железных дорог Комитетом министров был разрешён «беспошлинный ввоз всех необходимых [для этих целей – *прим. авт.*] металлических изделий»². Если до конца 1880-х гг., когда водный транспорт в губернии был фактически безальтернативным, правительственная политика не создавала серьёзных проблем бельским судовладельцам, то после строительства Самаро-Златоустовской железной дороги она стала способствовать понижению конкурентоспособности речных перевозок.

В 1860-е г. объём сплавляемых по Белой грузов только увеличился. Так, в 1866 г. в течение навигационного сезона с одной лишь Бирской пристани было вывезено на 230 судах 4562895 пудов (73006,3 тонн) грузов на общую сумму 2164608 рублей³. В навигацию же 1867 г. с той же пристани было вывезено на 428 судах 8040798 пудов (12865,6 тонн) грузов стоимостью 3771204 рубля⁴. За два года рост объёмов вывезенных грузов составил 76,2%, а рост их стоимости – 74,2%. В источниках не удалось найти данные о количестве и стоимости грузов, вывезенных с Бирской пристани с 1860 по 1865 и с 1868 по 1870 гг. Однако, если брать во внимание, что в 1860 г. общее число сплавленных по Белой грузов составляло около 5 млн. пудов (80 тыс. тонн)⁵, а в 1867 с одной лишь Бирской пристани их было вывезено более 8 млн. пудов (128 тыс. тонн), динамика роста становится очевидной.

Рос и объём средств, собираемых государством в виде судового сбора. Судовой сбор – вид налога, собираемый в царской России «на улучшение

¹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1638. Л. 10.

² Петров А.Ю. Государственное регулирование импорта промышленных машин в Россию, середина XIX в. – 1914 г. // Экономическая история: Ежегодник. 2011/2012. М., 2012. С. 434.

³ РГИА. Ф. 173. Оп. 1. Д. 45. Л. 58 об.

⁴ Там же. Д. 77. Л. 14 об.

⁵ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 3 декабря.

водяных путей ... со всех отправляемых грузов и товаров»¹. Стал взиматься с 1848 г. Размер налога составлял «по четверти копейки серебром с рубля, по ценности клади»². Все поступающие судовые сборы собирались в специальный фонд – «вспомогательный капитал на улучшение водяных систем». Согласно указу № 51351 от 17 ноября 1847 г. «О составлении вспомогательного капитала на улучшение водяных систем», собираемые средства запрещалось тратить на иные расходные статьи, более того, в случае, если налоговых поступлений было недостаточно, предписывалось «делать потребные на работы займы из Кредитных установлений»³. На практике судовой сбор собирался после погрузки отправляемого судна, затем выдавалось свидетельство о его уплате. По прибытии судна к месту разгрузки свидетельство предъявлялось вместе с накладными на товар, после чего данные проверялись администрацией пристани. В 1866 г. в качестве данного налога со всех судов, отправленных с Бирской пристани, было собрано 5409 руб. 52¼ коп.⁴, а в 1867 г. уже 9428 руб. 1 коп.⁵. За 2 года рост составил 74,2%. Для сравнения за семнадцать лет существования судового сбора, сумма налога, собираемого со всех речных систем страны, успела вырасти на 84,8%. Так, если в 1848 г. в Российской империи было собрано в виде судового сбора 217 554 рубля, то в 1865 – 402 158 рублей⁶.

Однако в 1860-е г. парходное сообщение так и не стало основным видом грузового транспорта. К примеру, в 1860 г. на парходах было перевезено около 200 тысяч пудов грузов (3200 тонн)⁷, что по современным подсчётам составляло не более 4% всех грузов, сплавляемых по Белой. Основным видом транспорта продолжали оставаться барки. Об этом свидетельствует и ещё один факт: через одну лишь уфимскую пристань с 18 апреля по 2 мая 1862 г. прошло грузов на общую стоимость 872653 рубля. Из этой суммы при помощи парходной тяги

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1847. 20 декабря.

² Там же.

³ Там же.

⁴ РГИА. Ф. 173. Оп. 1. Д. 45. Л. 58 об

⁵ Там же. Д. 77. Л. 14 об.

⁶ Мельников С.Л. Указ. соч. С. 26.

⁷ Оренбургские губернские ведомости. 1860. 3 декабря.

было отбуксировано грузов стоимостью в 60530 рублей, что составляет 6,9%¹. Так, уфимским купцом Григорием Кузнецовым было отправлено 510 тыс. четвертей зерна разных сортов общей стоимостью 17 тыс. рублей. Купцом Иваном Кузнецовым «2 тыс. пуд. мочала и лубьев, 500 скатов ободьев и 4500 четвертей овса, всего на 7350 руб»². Купцом Бородиным 2600 пуд. сала стоимостью 7800 руб. Крестьянин Илья Видалеев отправил 2 тыс. четвертей овса на сумму в 3 тыс. рублей. Кроме этого, купчихой Большаковой и купцами Кожевниковым и Софроновым было вывезено всевозможной продукции лесной и деревообрабатывающей промышленности на 33180 руб³. Пассажирские же перевозки так и не стали в 1860-е гг. постоянной статьёй дохода пароходных компаний, а существовали лишь как дополнительная услуга.

2.2. Создание пассажирского пароходного сообщения (1870-е – начало 1880-х гг.)

С начала 1870-х гг. наступил качественно иной этап в развитии бельского водного транспорта, обусловленный быстрым ростом числа паровых судов. Как пишет А.С. Листовский, к этому времени «предложение грузов к перевозке и число пассажиров настолько увеличилось, что ходившие по Белой пароходы уже не могли вполне удовлетворить потребности и потому число их стало расти с каждым годом»⁴. Схожую информацию можно найти и в современных исследованиях, к примеру, Р.А. Таркова пишет: «Общее развитие пароходства в 1870-е гг. продолжалось, и в течение этого десятилетия пароходы появились не только на второстепенных, но и на некоторых третьестепенных притоках

¹ Иванов В.Б. На бельских просторах. С. 11 – 12.

² Там же. С. 12.

³ Там же.

⁴ Листовский А.С. Указ. соч. С. L – LI.

волжского бассейна»¹. 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.

Инициатором создания в 1870-е гг. постоянного пароходного сообщения, как и в конце 1850-х гг., выступала губернская администрация. Оренбургский генерал-губернатор Н.А. Крыжановский «несколько раз ... обращался к обществу "Самолёт" ... и другим значительным компаниям с предложением пустить свои пароходы по р. Белой»². Однако со стороны пароходств не последовало никакой реакции. После этого, посещая Уфу в январе 1870 г., Н.А. Крыжановский встретился с уфимскими купцами, призывая их самостоятельно организовать пароходное сообщение по Белой и «обещая им всякую поддержку в этом ... предприятии»³.

В 1870 г. купцами второй гильдии Поповым, Полетаевым, Исаевым была создана компания «Бельское пароходство». В этом же году начали осуществлять навигацию два парохода купца Першина, «число которых потом увеличилось, а впоследствии перевозкою грузов занялся ещё один пароход купца Лузинова»⁴. В 1870 г. «Бельское пароходство» имело два парохода: «Уфимец» (бывший «Манатура») и «Храбрый», который был арендован у казанского купца Четвергова. В 1871 г. компания располагала уже тремя пароходами: «Михаил», «Иоанн» (впоследствии переименован в «Николая») и «Павел» (переименован в «Александра»). По данным В. В. Спицкого, «за навигацию 1871 г. пароходы компании сделали следующие рейсы: пароход "Иоанн" – 20 рейсов от Уфы до Казани и обратно; пароход "Михаил" по этому же маршруту – 25 рейсов; пароход "Павел" – 6 рейсов, в том числе один рейс от Нижнего Новгорода до Уфы, четыре – от Бирска до Казани и обратно, один рейс от Казани до Уфы. Пароход "Уфимец"

¹ Таркова Р.А. Развитие водного транспорта в системе социально-экономических связей нижнего Поволжья в 1861 – 1914 гг. С. 47.

² РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 371. Л. 1 об.

³ Там же.

⁴ Листовский А.С. Указ. соч. С. L.

в эту навигацию ходил до Стерлитамака, Казани, Свияжска и других пунктов. За провоз пассажиров, багажа и грузов компания получила в общей сложности около 51 тыс. руб»¹. Данную сумму можно считать очень значительным доходом. Для сравнения, «прибыль пароходного общества "Самолёт" за 1888/9 г. составляла 179770 руб. 42 коп»². Следует уточнить, что пароходы этого общества работали не только на Белой, но прежде всего на Волге и Каме. Учитывая почти двадцатилетнюю разницу между двумя датами, сопровождавшуюся инфляционными издержками, навигация 1871 г. для «Бельского пароходства» оказалась крайне прибыльной.

В 1871 г. компания «Самолёт» открыла в Уфе свою контору и стала осуществлять пассажирские перевозки на принадлежащих ей двух пароходах «Бывалый» и «Товарищ». Известно, что с 8 мая по 21 июля компания «организовала рейсы от Уфы до Елабуги два раза в неделю и далее передавала пассажиров на пермские пароходы своего общества. Всего было сделано 22 рейса»³. По другим же данным, обе компании в 1871 г. осуществляли рейсы по двум маршрутам: «первые – 2 раза в неделю между Уфою и Нижним Новгородом и вторые – 3 раза в неделю между Уфою и Казанью; а во время Нижегородской ярмарки – 2 раза в неделю между Уфою и Нижним Новгородом»⁴.

Как указывается в источнике, сразу же после прибытия агентов компании «Самолёт» в Уфу, учредители «Бельского пароходства» встретились с Н.А. Крыжановским, прося его содействовать получению «Бельским пароходством» монопольного права на осуществление навигации по Белой от её устья до Стерлитамака сроком на десять лет, а также выдаче «заимообразного пособия от 30 до 40 тысяч руб»⁵. Данный факт нельзя считать анахронизмом, так как практика выдачи монополий на право пароходных перевозок существовала и в этот период. К примеру, в том же 1871 г. «Русскому обществу пароходства и

¹ Спицкий В.В. Из истории развития речного транспорта Республики Башкортостан // Вестник Башкирского университета. 2007. т.12, № 2. С. 81 – 82.

² РГИА. Ф. 20. Оп. 6. Д. 400. Л. 3.

³ Спицкий В.В. Указ. соч. С. 81 – 82.

⁴ Листовский А.С. Указ. соч. С. L.

⁵ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 371. Л. 2 об.

торговли» была выдана привилегия на право монопольных перевозок по Кубани «ввиду особых местных условий и особенно больших денежных затрат, предстоящих обществу для исправного содержания русла реки»¹. Таким образом, прошение, поданное Поповым, Полетаевым и Исаевым, выглядело вполне уместным.

Купцы указывали на то, что недавно созданная компания может не выдержать конкуренции с «Самолётом», а «Самолёт», разорив «Бельское пароходство», скорее всего, вновь прекратит рейсы своих пароходов по Белой. В случае же получения от правительства монопольного права на перевозки по Белой и требуемых денежных сумм, Попов, Полетаев и Исаев готовы были взять на себя обязательство установить постоянное пароходное сообщение между Уфой, Елабугой и Казанью три раза в неделю, а также между Уфой, Стерлитамаком и селом Бугульчан, если это позволит сделать состояние фарватера. Планировалось установить постоянное пароходное сообщение по реке Уфимке «до Шафеевского перевоза, отстоящего от Уфы более 200 вёрст [около 213 км – прим. авт.]»². Впрочем, последнее обязательство на практике было бы вряд ли осуществимым, как и обязательство установить сообщение на участке Стерлитамак – Бугульчан из-за непригодного для пароходной навигации фарватера. Кроме того, «Бельское пароходство» обязывалось в течение десяти лет перевозить на своих пароходах войсковые части со скидкой 10%, почтовую корреспонденцию между Уфой и Казанью со скидкой 5%, понизить на 5 % стоимость проезда для частных лиц, а для должностных лиц на 10%, а также «во всех экстренных случаях и надобностях правительства перевозить войска и нештатные команды за умеренную плату»³. Следует уточнить, что проект монополии не распространялся на буксирные и кабестанные суда, которые, по-видимому, уже имелись к началу 1870-х гг. на Белой. То есть монополия должна была распространяться лишь на самые современные суда того времени – колёсные пароходы.

¹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 371. Л. 12 об.

² Там же. Л. 2.

³ Там же. Л. 2 об. – 3.

Данная инициатива встретила поддержку у генерал-губернатора Н.А. Крыжановского. Однако в проект ходатайства им были внесены поправки. Так, предполагалось закрепление за «Бельским пароходством» монопольного права на использование колёсных пароходов на Белой в течение шести, а не десяти лет. Кроме этого, подъёмный капитал предполагалось выплатить, лишь когда владельцы компании «представят полное исследование рек [Белой и Уфы – прим. авт.] и окончательное соображение об исполнении их предприятия»¹. Именно в таком виде ходатайства и были отправлены на рассмотрение в Министерства внутренних дел, финансов и путей сообщения.

Впрочем, ходатайство было отклонено. Как и в конце 1850-х гг., Министерство путей сообщения сослалось на то, что выдача монопольного права «Бельскому пароходству» противоречила бы статье № 266 Устава путей сообщения и нарушала бы права других судовладельцев. Министерство финансов и Министерство внутренних дел приняли аналогичные решения. Следует сказать, что к 1870 г. на Белой до открытия «Бельского пароходства» осуществляли навигацию «ещё 11 пароходов других частных владельцев»². При этом такое количество судов, по оценкам современников, считалось большим. Как отмечается в источнике, к этому времени в регионе существовало «уже значительное пароходное движение»³. Кроме этого, выдача привилегии нарушала бы интересы двух крупнейших камских пароходств – «Вулкан» и «Лебедь», которые имели право заниматься пассажирскими и грузовыми перевозками по Каме и всем её притокам, к числу которых относилась и Белая. Тем не менее, фактически две последние компании на Белой не работали.

Таким образом, «Бельскому пароходству» пришлось начинать свою деятельность на общих основаниях и участвовать на равных в конкурентной борьбе с более крупными пароходствами. Скорее всего, владельцы компании предвидели такое развитие событий. Сложно представить, что трое купцов второй гильдии полностью связывали успех своего нового коммерческого проекта с

¹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 371. Л. 3 об.

² Там же. Л. 8 об.

³ Там же. Л. 12 об.

действиями правительства. Аргументом в пользу данного предположения является тот факт, что в 1871 г. «Бельское пароходство» увеличило парк судов, ещё не получив решения ни от одного из трёх министерств. По-видимому, купцы просто хотели воспользоваться обещанной генерал-губернатором помощью.

С 1878 г. на Белой начала работать компания «Торговый дом братьев Якимовых», осуществлявшая перевозки пассажиров и грузов между Уфой и Нижним Новгородом на четырёх пароходах: «Витязь», «Рыцарь», «Латник», «Ополченец». Об услугах компании становится известно из «Уфимских губернских ведомостей» за 1878 г. Так, в подаваемых объявлениях говорится, что «контора буксиро-пассажирского пароходства гг. Якимовых доводит до сведения публики, что собственными их пароходами с открытия навигации 1878 г. будут совершаться правильные рейсы между гг. Уфой и Нижним Новгородом, останавливаясь на всех попутных пристанях, принимая всякие клади и пассажиров, за весьма умеренную плату»¹.

С 1882 г. на Белой начал работать судовладелец Булычёв, владевший к тому времени тремя пароходами. Как писал А.С. Листовский, пароходы Булычёва занимались «преимущественно буксировкою грузов, но во время Нижегородской ярмарки и они перевозят пассажиров из Уфы до Нижнего и обратно также, как и пароходы обществ "Самолёт", "Якимовых" и "Бельского пароходства"»².

Развитие пароходного транспорта на Белой было выгодно не только торговым и промышленным кругам губернии, но и бюджетам местных органов власти. Так, в 1871 г. Уфимская городская дума ходатайствовала перед губернатором о введении денежного сбора «в пользу городских доходов г. Уфы ... за стоянку в городских водах частных судов, останавливающихся для загрузки, выгрузки и других промышленных и торговых надобностей, и местных плотов, принадлежащих лесопромышленникам»³. Интересно отметить, что в источнике подчёркивается информация о «необременительности предполагаемого сбора, единогласно признанной всеми судохозяевами и промышленниками,

¹ Уфимские губернские ведомости. 1878. 25 февраля.

² Листовский А.С. Указ. соч. С. LI.

³ РГИА. Ф. 1287. Оп. 33. Д. 200. Л. 1.

присутствовавшими в заседании Думы»¹. Данный вид налога должен был взиматься «в следующем размере: а., с коломенок по 3 руб. с каждой; б, с подчалков и барж: большого размера 20 р., среднего 15 р., меньшего 10 руб.; в, с плотов строительного леса по 50 коп. с каждой сотни деревьев елового, по 1 р. с сотни соснового леса»². Особо оговаривалось, что налог будет распространяться лишь на те суда и плоты, которые будут останавливаться в черте городских земель. Как подчёркивается в источнике, он не должен был взиматься «в тех частях ... вод, которые хотя и находятся в линии г. Уфы, но лежат выше или ниже черты городских земель»³. Кроме того, налог не должен был собираться с «плотов дровяного леса, а также с временно проходящих пароходов»⁴.

В 1873 г. Бирская городская дума ходатайствовала перед губернатором об установлении в пользу города аналогичного денежного сбора. Размер налога должен был составлять от 3 до 5 рублей в зависимости от класса судна. Помимо этого, предполагалось ввести налог «и с паромных пристаней по 50 р. с каждой»⁵. Так же, как и гласные Уфимской думы, гласные Бирской думы подчёркивали в ходатайстве то, «что сбор этот не будет обременительным для судовладельцев»⁶. Кроме этого, проект предусматривал введение налога за стоянку судов на причале у бирской пристани в зимний период. При этом величина налога также должна была зависеть от типа судна. Для судов большого размера она должна была составлять «по 20, среднего по 15 и малого по 10 р. с каждого»⁷. В источниках не удалось найти информацию о том, получили ли данные проекты поддержку в правительстве. Скорее всего, оба ходатайства об установлении сбора «с судов, приходящих во время навигации для загрузки и выгрузки ... товаров»⁸, были оставлены без удовлетворения. Косвенно на это указывает тот факт, что в том же источнике подчёркивается, что в случае одобрения Комитетом министров

¹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 33. Д. 200. Л. 1.

² Там же. Л. 7 и об.

³ Там же. Л. 1 об.

⁴ Там же. Л. 7 об.

⁵ Там же. Д. 451. Л. 1.

⁶ Там же.

⁷ Там же.

⁸ Там же.

подобной инициативы, «нельзя будет отказать и другим городам и селениям, лежащим по р. Белой, в ходатайствах к установлению подобных сборов»¹. Однако известно, что подобного рода ходатайства были и позже. К примеру, в 1908 г. «жители с. Дюртюлей ... постановили возбудить пред ... властями ходатайство об обложении всех прибывающих в с. Дюртюли товаров, за исключением сел.-хоз. орудий и предметов, имеющих сел.-хоз. и противопожарное назначение, в размере 1/8 коп. с пуда в течение первых 4 лет и по 1/16 коп. с пуда в течение последующих 10 лет»². Полученные средства планировалось тратить на строительство набережной и шоссейной дорог на улицах села. Однако данное ходатайство было отклонено Комитетом министров «впредь до выработки общих оснований по вопросу о ... сборах»³.

К тому же инициатива о введении сбора с судов, останавливающихся в речных портах губернии, не была поддержана оренбургским генерал-губернатором Н.А. Крыжановским. В документах, отправляемых Н.А. Крыжановским в Министерство внутренних дел и Министерство путей сообщения, чётко говорится о том, что «этот налог может подать повод к стеснениям владельцев судов во время плавания и вовлечь хозяев в убытки»⁴. Н.А. Крыжановский указывал на то, что дополнительное налогообложение может привести к конфликтам между судовладельцами и местными органами власти, повлечь снижение объёмов торговли как внутри губернии, так и за её пределами, а также подорвать только что созданное пароходное сообщение. Вместе с тем, предложение о введении налога на зимнюю стоянку судов в пределах городской черты было генерал-губернатором одобрено. В сопроводительных документах ходатайства Бирской городской думы, адресованных в Министерство внутренних дел, Н.А. Крыжановский указывал: «... полагаю возможным допустить в пользу города Бирска сбор только с тех судов, которые останавливаются зимовать в

¹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 33. Д. 451. Л. 1 об.

² Систематический сводный сборник постановлений Уфимского губернского земского собрания за 35 лет (1875–1909гг.). С. 792.

³ Там же. С. 793.

⁴ РГИА. Ф. 1287. Оп. 33. Д. 451. Л. 1 об.

принадлежащих городу водах р. Белой»¹. Основным аргументом в пользу такого решения заключался в том, что если город является собственником тех земель, где находится место зимней стоянки, то собственник имеет полное право требовать дивиденды за их использование. Также нашла поддержку у генерал-губернатора и инициатива о взимании налогового сбора с пароходных пристаней. Свою позицию Н.А. Крыжановский аргументировал тем, что «обложение ... сбором ... не может быть обременительно для владельцев ... ввиду несомненных выгод, получаемых ими от содержания этих пристаней»². Однако в Комитете министров данный налог санкционировали исходя из того, что он может быть введён в случае, если пароходные пристани оказались на землях, принадлежащих городу, «как за пользование городским имуществом»³. Скорее всего, правительство, опираясь на тот же аргумент, санкционировало и налог на зимнюю стоянку судов в пределах городских земель.

С 1870-х гг. пассажирские перевозки становятся отдельной услугой пароходных компаний. Если в 1860-е гг. на Белой пароходный флот был ориентирован прежде всего на транспортировку грузов, то с 1870-х гг. провоз пассажиров становится постоянной статьёй доходов. К примеру, согласно источникам, доходы «Бельского пароходства» с 4-х пароходов в 1874 г. были прежде всего от перевозки пассажиров – 46910 р. 45 к., следующая по доходности статья – перевозка грузов – принесла компании 20782 р. 3½ к., на перевозки пассажирского багажа общество сумело заработать 3113 р. 14½к⁴.

В этот период в губернской прессе появляются объявления следующего содержания: «С открытия навигации пароходы [компании “Бельское пароходство” – *прим. авт.*] будут совершать правильные рейсы три раза в неделю. Отход парохода из Уфы по вторникам, пятницам, субботам в 6 часов по полудни. Из Казани по понедельникам, вторникам, пятницам в 7 часов пополудни»⁵. Столь

¹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 33. Д. 451. Л. 1 об.

² Так же. Л. 2.

³ Там же. Л. 6.

⁴ Гурвич Н.А. О судоходстве в Уфимской губернии за 1874 год. // Уфимский календарь на 1876 год. Уфа, 1876. Вып. 2. С. 60.

⁵ Уфимские губернские ведомости. 1877. 9 апреля.

частое количество рейсов в неделю свидетельствует о высоком спросе на регулярное пассажирское пароходное сообщение. О некоторых чертах к социальному облику пассажиров на бельских пароходах мы можем узнать из «Воспоминаний» С.Я. Елпатьевского. Автор пишет: «Увозил последний пароход группу актёров, игравшую по летам в городском саду, увозил последних запоздавших кумысников, навигация закрывалась»¹. Впрочем, вышеперечисленные категории населения являлись, конечно же, не единственными, кто пользовался услугами пассажирских пароходных перевозок.

В исследуемый период на водном транспорте не существовало единых тарифов, регламентируемых государством. В разных судоходных компаниях они были разными и могли меняться в зависимости от конъюнктуры рынка, «иногда очень резко даже в течение одной навигации»². Однако на Белой на практике сложилась ситуация, когда несколько крупных пароходных обществ – «Самолёт», «Бельское пароходство» и «Торговый дом братьев Якимовых» – установили единые цены на свои услуги. В начале 1880-х гг. к нам присоединилась и компания Булычёва. Таким образом, можно говорить о формировании монополии в виде картеля. В исследуемый период такие «объединения в форме торговых соглашений»³ были наиболее часто встречающимся видом монополии в России. Впрочем, как правило, «достигнутые ... соглашения были и непрочны, и неустойчивы»⁴.

О возможном наличии сговора (или по крайней мере согласования) среди крупных пароходных компаний, работавших на Белой в 1870-е гг., свидетельствует отсутствие между ними ценовой конкуренции. К середине 1870-х гг. на Белой уже существовали пассажирские суда с тремя классами комфорта. Так, в 1876 г. у «Бельского пароходства» и «Самолёта» «Такса за проезд пассажиров и провоз багажа» абсолютно одинакова для всех трёх классов и на

¹ Елпатьевский С.Я. Воспоминания за 50 лет. Л., 1929. С. 86.

² Речной транспорт за 50 лет Советской власти. С. 30.

³ Фельдман М.А. О противоречиях в оценке процесса монополизации в России начала XX века // Вопросы истории. 2003. № 9. С. 116.

⁴ Лаверычев В.Я. Государство и монополии в дореволюционной России. Проблемы вмешательства абсолютистского государства в экономическую жизнь и воздействия капиталистических монополий на государственный аппарат. М., 1982. С. 13.

всех маршрутах¹. Аналогичная ситуация наблюдалась и в 1878 г., когда на Белой стал работать «Торговый дом братьев Якимовых». Примечательно, что с 1876 по 1878 гг. цены на услуги ни у одного из трёх пароходств не изменились. Так, плата за проезд из Уфы до Нижнего Новгорода I классом составляла 17 руб., II – 13 руб., III – 6 руб., из Уфы до Казани I классом – 12 руб.30 коп., II – 9 руб. 890 коп., III – 4 руб. 75 коп.².

Лишь с начала 1880-х гг. по мере роста на Белой числа участников рынка перевозок цены на услуги пароходных компаний стали падать. Однако картель сохранился. В «Таксе за проезд пассажиров и за провоз багажа между Уфою, Казанью и Нижним Новгородом пассажирских пароходов общества "Самолёт" в навигацию 1883 года» говорилось, что стоимость проезда пассажиров и провоза багажа на пароходах других компаний «взимается приблизительно такая же, как у пароходства "Самолёт"»³. Так, к примеру, в 1883 г. стоимость проезда у «Самолёта», «Бельского пароходства» и «Братьев Якимовых» из Уфы до Казани I классом составляла 11 рублей, II классом – 9 рублей, III классом – 4 руб. 25 коп. Стоимость проезда от Уфы до Нижнего Новгорода составляла I классом 15 руб., II классом – 12 руб., III классом – 5 руб. Самая низкая стоимость проезда из Уфы была до Благовещенского завода I классом – 1 руб. 25 коп., II классом – 75 коп., III классом – 50 коп. Таким образом, самый дорогой билет I класса превосходил по стоимости самый дешёвый билет того же класса в 12 раз, II класса – в 16 раз, III класса – в 10 раз. Если сравнить пропорционально стоимость билетов всех трёх классов с I по III, то получится, что на маршруте Уфа – Благовещенский завод билеты стоили в пропорции 2,5: 1,5: 1, на маршруте Уфа – Казань 2,58: 2,11: 1, на маршруте Уфа – Нижний Новгород 3: 2,4: 1. Таким образом, пропорционально стоимость билетов возрастала больше всего на места II класса, чуть меньше на места I класса. На места III класса рост цен был самым медленным. Исходя из этого, мы можем предположить, что наиболее востребованными были места во II классе, затем в I, и только потом в III. Плата за провоз багажа зависела от

¹ Приложение 5.

² Приложение 6.

³ Справочная книжка Уфимской губернии. Уфа, 1883. Отд. I. С. 193.

расстояния между начальным и конечным пунктами маршрута конкретного пассажира. Наименьшая плата за провоз багажа взималась при проезде из Уфы до Благовещенского завода – 15 коп. за пуд., от Уфы до Казани стоимость перевозки багажа составляла 65 коп. за пуд, а от Уфы до Нижнего Новгорода была самой большой – 90 коп. за пуд. Таким образом, разница между самой большой стоимостью перевозки и самой низкой составляла 6 раз¹.

К началу XX в. цены за проезд и провоз багажа на пассажирских пароходах стали ещё ниже. К примеру, на пароходах обществ «Торговый дом А.В. Якимовой с С-ми» и «Н-цы Д.Д. Якимова» плата за проезд из Уфы в Казань составляла в 1904 г. I классом 7 руб. 50 коп., II – 5 руб., III – 2 руб. 50 коп., провоз одного пуда багажа по данному маршруту стоил 40 коп².

Расстояние между Уфой и Нижним Новгородом в один конец пароходы в 1883 г. преодолевали в среднем за пять суток. При этом вниз по течению Белой, из Уфы в Нижний Новгород, пароходы преодолевали расстояние на три часа быстрее, чем в обратную сторону – из Нижнего Новгорода в Уфу против течения. К примеру, пароход, вышедший из Нижнего Новгорода во вторник в 11.00., должен был прибыть в Уфу в субботу в 13.00., время в пути в таком случае составляло 122 часа. Пароход же, вышедший из Уфы до Нижнего Новгорода в воскресенье в 10.00 должен был прибыть в четверг в 09.00., время в пути в таком случае составляло 119 часов³.

Расстояние же между Уфой и Казанью пароходы преодолевали в среднем за четверо суток. При этом время в пути у парохода, шедшего из Уфы в Казань по течению Белой, было меньше на один час, чем у парохода, шедшего из Казани в Уфу против течения. К примеру, пароход, вышедший из Уфы в воскресенье в 11.00., должен был прибыть в Казань в среду в 08.00., время в пути в таком случае составляло 94 часа. Пароход же, вышедший из Казани в Уфу в среду в 14.00.,

¹ Приложение 7.

² Приложение 8.

³ Справочная книжка Уфимской губернии. Отд. I. С. 191 – 192.

должен был прибыть в Уфу в субботу в 13.00., в данном случае время в пути было 95 часов¹.

На всём протяжении маршрута от Уфы до Казани и от Уфы до Нижнего Новгорода пароходы делали остановки на промежуточных станциях. К примеру, между Уфой и Казанью таких станций было 17, а между Уфой и Нижним Новгородом 25. Анализируя расписание пароходов, необходимо отметить, что судовладельцы не допускали простоя судов. Как правило, судно, пришедшее в конечный пункт назначения, в тот же или на следующий день отправлялось в новый рейс. Примечательно, что в том же 1883 году пароходы компаний – монополистов осуществляли рейсы между Уфой, Казанью и Нижним Новгородом три раза в неделю, но «в разные часы и дни»². Данный факт ещё раз подтверждает наличие определённых договорённостей между перевозчиками.

При этом расписание предполагало курсирование пассажирских пароходов лишь от Уфы и ниже по течению Белой. Это связано с тем, что выше Уфы до Стерлитамака осуществлялись лишь грузовые рейсы преимущественно в период весеннего половодья. Данный маршрут пароходы проходили туда и обратно от шести до восьми суток. Всё зависело от мощности двигателя парохода, количества груза, перевозимого судном, и уровня воды.

Из-за небольшого числа источников, проанализировать степень комфортабельности мест всех трёх классов на пароходах в исследуемый период представляется достаточно сложным. В примечании к расписанию 1876 г. пароходов компании «Бельское пароходство» говорится: «Третий класс помещается на палубе, крытой тентом»³. Из того же источника мы узнаём об общих и отдельных каютах, имеющихся на судах. По-видимому, в этом и состояла разница между каютами II и I класса. При этом «для пассажиров 1 и 2 класса [были – прим. авт.] отдельные каюты для дам и мужчин»⁴. На пассажирских пароходах были буфеты, где продавалась еда и напитки. Для

¹ Справочная книжка Уфимской губернии. Отд. I. С. 191 – 192.

² Там же. С. 193.

³ Уфимский календарь на 1876 год. Уфа, 1876. Вып. 3. С. 61.

⁴ Там же. С. 63.

чтения имелись книги и журналы. В случае необходимости пассажиры могли «пользоваться бесплатно медикаментами из пароходной аптечки, находящейся у капитана»¹.

Монополистические отношения на рынке пароходных перевозок не исключали проведение компаниями маркетинговой политики. К примеру, в примечании к «Таксе за проезд пассажиров и провоз багажа» «Бельского пароходства» говорилось: «Семействам, помещающимся в отдельных или в общих каютах, противу таксы, по взаимному соглашению, делается уступка, равно и за провоз багажа. Пассажиры могут иметь при себе бесплатно саквояж не более 20 фунтов [9 кг – *прим. авт.*] и подушки»². На пароходах могли перевозиться и домашние животные, так «за провоз собаки, которая должна быть на привязи» полагалось платить как за 2 пуда (32 кг) багажа³. На пароходах же общества «Самолёт» дети в возрасте от 5 до 10 лет имели 50-процентную скидку.⁴

К середине 1870-х гг., благодаря постоянному пароходному сообщению, появилась возможность бесперебойной поставки грузов в Уфимскую губернию из центральных регионов страны. Как писал Н.А. Гурвич, основная их масса доставлялась «преимущественно в навигационный сезон плавающими по рр. Каме и Белой пароходами»⁵. В это время количество ввозимых в губернию грузов достигало «в течение всей навигации ... 180,000 пудов [2880 тонн – *прим. авт.*]»⁶. Впрочем, данные показатели нельзя считать большими. Так, в том же 1876 г. на Мензелинскую ярмарку было привезено около 200,000 пудов (3200 тонн) грузов⁷ как из самой Уфимской губернии, так и из других регионов. Однако по сравнению с периодом, когда на Белой пароходное сообщение отсутствовало полностью, к середине 1870-х гг. общее число ввозимых грузов многократно возросло. Если в 1846 г. бурлаками против течения Белой было

¹ Уфимский календарь на 1876 год. Уфа, 1876. Вып. 3. С. 63.

² Там же. С. 61 – 62.

³ Там же. С. 62.

⁴ Там же. С. 63

⁵ Гурвич Н.А. Грузы в Уфимской губернии, их направление, движение и численность // Уфимский календарь на 1876 год. Уфа, 1876. Вып. 2. С. 5.

⁶ Там же.

⁷ Там же.

приведено лишь 6 барок, груженных товарами с Нижегородской ярмарки, то в примечании к расписанию 1876 г. пароходов компании «Бельское пароходство» говорится уже следующее: «Грузы для доставки в Уфу, Бирск и другие места на реке Белой сдаются в С.-Петербурге, Москве, Нижнем, Рыбинске, Ярославле, Костроме и низовьях Волги: в Астрахани, Царицыне, Дубовке, Саратове, Самаре и Симбирске, в конторах и агентствах пароходных обществ "Дружина", "Камско-Волжское" для передачи на бельские пароходы в Казань, с уплатою фрахта железным дорогам на месте сдачи грузов»¹.

Аналогичная ситуация была и в 1880-е гг. Так, в «Обзоре Уфимской губернии за 1885 год» указывается, что доставка товаров в губернию в 1885 г. происходила «преимущественно в течение летней навигации, на пароходах»². Следует сказать, что в отличие от вывозимых из губернии товаров, которые транспортировались помимо пароходов ещё и на барках и других несамоходных судах, ввозимые в губернию грузы доставлялись, как правило, на пароходах, так как их транспортировка осуществлялась против течения Белой.

Интересно отметить, что среди ввозимых грузов были не только товары широкого потребления, но и «часы карманные и стенные, цепочки, дорожные часы, музыкальные ящики и органы, очки, пенсне, лорнетки, лупы, бинокли, подзорные трубы, термометры, манометры, барометры, спиртометры, швейные машины, револьверы, кофейные мельницы, кофейники, говядинорубильные машины, керосиновые кухни, развесы, замки, патентованные фильтры для очистки воды, ножи и ножницы, бритвы, штопоры, ножи садовые»³. Данный факт говорит о том, что в общественном сознании к середине 1870-х гг. пароходный транспорт уже не считался опасным или ненадёжным. На пароходах стали перевозиться не только руда, зерно, продукция лесной и металлургической промышленности, но и товары, требующие бережных условий транспортировки. Известно, что в 1877 г. в Уфимской губернии продажей данных товаров занимался «Торговый дом М. Рам и К^о». О том, как тесно пароходовладельцы

¹ Уфимский календарь на 1876 год. Уфа, 1876. Вып. 3. С. 61.

² Обзор Уфимской губернии за 1885 год. Уфа, 1886. С. 9.

³ Уфимские губернские ведомости. 1877. 8 января.

были связаны с поставщиками в губернию такого рода товаров, мы можем узнать из № 5 «Уфимских губернских ведомостей» от 29 января 1877 г. Так, в источнике говорится, что «агентство торгового дома М. Рам и К^о [находится – прим. авт.] у г. Андрея Карловича Берг, в конторе общества “Самолёт”»¹.

Ввозом подобных грузов могла заниматься и другая коммерческая структура. С установлением в губернии постоянного пароходного сообщения, пароходный транспорт стал привлекать интерес компаний, специализирующихся на скоростных коммерческих перевозках. Следует отметить, что данная услуга оказывалась прежде всего там, где существовало железнодорожное сообщение, однако, в некоторых регионах для этих целей использовались пароходы. Одной из первых компаний, занимавшихся в Российской империи скоростными коммерческими перевозками, было «Товарищество городских железнодорожных и пароходных станций». К середине 1880-х гг. его конторы находились в Петербурге, Москве, Варшаве, Одессе, Киеве, Харькове и Казани и «принимали на себя поручения отправлять товары и посылки большою скоростью, с обязательством доставлять все отправления адресатам на дом»². Кроме этого, в конторах «Товарищества» продавались «пассажирские билеты по всем железным дорогам и пароходным сообщениям»³. Из источников не удалось узнать, была ли контора «Товарищества» в Уфе, однако, если даже она отсутствовала, скоростная доставка грузов в речные порты губернии могла осуществляться на пароходах из Казани.

Более того, в этот период пароходные компании уже не занимались только перевозкой грузов и пассажиров. С 1870-х гг. среди услуг пароходств появилась и такая, как «исполнение поручений по продаже перевозимых товаров»⁴. Таким образом, теоретически любой судовладелец при наличии соглашений с компанией – поставщиком мог самостоятельно осуществлять оптовую и даже розничную продажу перевозимых грузов.

¹ Уфимские губернские ведомости. 1877. 29 января.

² РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1638. Л. 2.

³ Там же. Л. 10.

⁴ Там же. Ф. 95. Оп. 1. Д. 508. Л. 266.

Анализируя данные о вывозимых из губернии товарах, необходимо отметить, что в 1870-е гг. по Белой сплавливались, в основном, те же товары, что и в 1860-е гг.: продукция металлургических заводов, сельского хозяйства, лес. К ним лишь прибавились артиллерийские снаряды и спирт. Как пишет Н.А. Гурвич, «вывоз всех ... грузов совершается почти исключительно сплавом и притом только в первые 1½ месяца навигационного сезона ... по истечении этого срока, весь почти ... груз находится уже за пределами губернии и затем вывозятся уже изредка небольшие партии этих и других грузов лёгкими пароходами»¹.

Наиболее распространёнными среди всех типов несамоходных судов продолжали оставаться барки, которые, как писал современник, «частью буксируются пароходами, частью же сплавливаются на тех же судах без буксира»². Перевозка барочным способом без буксира, когда судно тянули бурлаки, не всегда гарантировала сохранность товаров. В 1874 г. «на р. р. Симе и Юрюзани повредились три барки; убытку понесено на 1000 р. В Златоустовском уезде, по неискусному управлению лоцманов, разбились две барки; убытку понесено на 1650 р»³.

В источниках встречаются и другие типы судов – баржи, барки, беляны, полубарки, подчалки, коломенки. Однако все они могут быть классифицированы как несамоходные суда. Так, в 1874 г. с помощью пароходов было отбуксировано 60 судов. Из них 43 баржи, 15 подчалков и 2 железняка. Без участия пароходов по Белой было сплавлено в том же году 303 судна, а именно – 259 барок, 9 белян, 7 полубарок, 28 коломенок⁴. Таким образом, в 1874 г., по современным подсчётам, пароходами было отбуксировано лишь 16,5% всех грузовых судов.

Стоимость всех перевезённых в 1874 г. грузов, по официальным данным, оценивалась в 7 386 075 р. 13 к. При этом товары наибольшей стоимости, как правило, зерно, перевозились на баржах с помощью пароходной тяги. В 1874 г. на

¹ Гурвич Н.А. Грузы в Уфимской губернии, их направление, движение и численность. С. 6.

² Там же.

³ Он же. О судоходстве в Уфимской губернии за 1874 год. С. 60.

⁴ Там же.

них было перевезено 736 612 кулей с зерном на 4 238 688 рублей¹. То есть более 57% от стоимости всех сплавленных грузов. Этот показатель говорит о высокой вовлечённости пароходных перевозок в торговые отношения в бассейне реки Белой.

Весь объём вывезенной продукции по Белой примерно охватывал в 1876 г., по данным Н.А. Гурвича, 11 172 215 пудов (178,75 тыс. тонн) товаров. Из этого количества основную массу составляли зерно и продукция лесного промысла. До Уфы с верховьев Белой в 1876 г. было сплавлено до 4 318 683 пудов (69 тыс. тонн) грузов, от Уфы до Бирска вместе с Бирской пристанью – 411 107 пудов (6,5 тыс. тонн), от Бирска до впадения Белой в Каму было вывезено около 4 329 622 пудов (69,2 тыс. тонн) грузов. Кроме того, по самой Каме в границах Уфимской губернии было вывезено 2 152 803 пуда (34,4 тыс. тонн) грузов. Следует отметить, что, по признанию самого Н.А. Гурвича, он использовал лишь официальные данные Статистического комитета и ту информацию, которую предоставили ему пароходные общества «Самолёт», «Бельское пароходство» и пароходовладелец П.П. Лузинов; фактически же, по мнению Н.А. Гурвича, «можно на каждую группу набавить ещё по $\frac{1}{3}$ и всё таки это будет minimum действительного количества вывозных грузов сказанным путём»². Это связано с тем, что данные цифры охватывают «самое бойкое время навигации», в то время как вывоз грузов из губернии продолжался и в летнее, и в осеннее время и «доходит до ... трёх миллионов п [48 тыс. тонн – прим. авт.]»³. Таким образом, по подсчётам Н.А. Гурвича, по Белой в 1876 году было сплавлено более 14 миллионов пудов (224 тыс. тонн) грузов.

С этого периода бельский пароходный флот начал осуществлять не только перевозку пассажиров и грузов, но и доставку почтовой корреспонденции. Впервые по Волге и Каме почту на пароходах начали перевозить с 1868 года между Рыбинском, Нижним Новгородом, Казанью, Саратовом и Пермью. До этого перевозка почты на пароходах осуществлялась лишь между «Кронштадтом

¹ Гурвич Н.А. О судоходстве в Уфимской губернии за 1874 год. С. 60.

² Он же. Грузы в Уфимской губернии, их направление, движение и численность. С. 7.

³ Там же.

и Штеттином»¹. Согласно источнику, перевозка почты в навигацию 1868 г осуществлялась «в виде опыта»². Вопрос о постоянном почтовом пароходном сообщении был решён в 1869 г. Главной причиной того, что государство стало привлекать к перевозке почты пароходные компании, был рост объёмов почтовой корреспонденции. При этом после того как почту начали перевозить по воде, объёмы почтовых отправок ещё более возросли. В источнике указывается следующее: «количество простых страховых и в особенности денежных писем, значительно увеличилось ... против прежнего времени, т. е. при отправлении в те пункты сухопутных почт»³. К тому же перевозка почты по воде являлась более быстрым способом её доставки по сравнению с гужевым транспортом. Увеличение скорости перевозок было прежде всего в интересах коммерческих кругов. Так, в источнике говорится, что «полученные заявления местных Биржевых комитетов и вообще коммерческих лиц, ведущих торговлю с местами, расположенными по рекам Волге и Каме, служат доказательством несомненной пользы в учащённой пересылке почт посредством пароходов»⁴.

Перевозкой почты на водном транспорте изначально занимались только две пароходные компании – «Кавказ и Меркурий» и «Самолёт». В источниках не удалось найти информацию о том, почему именно эти коммерческие структуры получили подряд от государства на оказание данной услуги. Известно, что обе компании к концу 1860-х гг. являлись крупнейшими перевозчиками на водном транспорте. Возможно, этим и объясняется данный факт. Источников, позволяющих судить о том, занимались ли перевозкой почты по Каме и Волге с их притоками другие пароходства, выявить не удалось. Скорее всего, данную услугу могли оказывать лишь крупные пароходные компании, так как для этого требовался многочисленный парк судов, на которых бы осуществлялись постоянные рейсы на большие расстояния, а таких компаний было немного. То

¹ Свод законов Российской империи. Т. XII. Часть 1. Устав почтовый. СПб., 1857. С. 54.

² РГИА. Ф. 173. Оп. 1. Д. 125. Л. 1.

³ Там же. Л. 1 и об.

⁴ Там же. Л. 1 об.

есть если даже к концу исследуемого периода общая численность пароходств, занимавшихся перевозкой почты, и возросла, то незначительно.

На Белой крупные компании, как правило, вообще не работали, и, скорее всего, вплоть до 1913 г. почтовая корреспонденция здесь перевозилась на пароходах общества «Самолёт». Опираясь на имеющиеся источники, нельзя точно сказать, в каком году в Уфимской губернии появилось почтовое пароходное сообщение, однако, известно, что в 1878 г. в расписании движения пароходов общества «Самолёт» по маршруту Уфа – Нижний Новгород суда уже обозначались не просто как «пассажирские», а как «почтовые пассажирские»¹. Скорее всего, пароходное почтовое сообщение на Белой появилось в 1871 г., после того как компания «Самолёт» начала здесь свою работу, или между 1871 и 1878 гг., которым датируются первые источники, упоминающие о почтовом пароходном сообщении в Уфимской губернии. К примеру, в «Расписании о времени получения и отправления почт[ы] в городе Уфе» на 1878 г. говорится: «Во время навигации, кроме дней, назначенных в расписании, получается и отправляется простая корреспонденция на пароходах общества "Самолёт"»². В пользу версии о том, что почтовые перевозки по Белой начались в 1871 г., одновременно с началом работы в регионе «Самолёта», говорит и тот факт, что, по данным И.Ф. Борковского, данное пароходство занималось «исключительно перевозкою пассажиров и почт[ы]»³.

До 1871 г. почтовое сообщение по Белой осуществляться не могло, так как оно требовало постоянных пароходных рейсов. Во всех же источниках указывается, что таковые рейсы стали осуществляться в регионе лишь с 1870 г., когда была создана компания «Бельское пароходство». Однако в источниках нигде не найдено информации о том, чтобы «Бельское пароходство» занималось когда-либо перевозкой почты. К тому же данная компания не располагала для этих целей достаточным количеством судов. Компания же «Кавказ и Меркурий» на Белой не работала.

¹ Уфимский календарь на 1876 год. Уфа, 1876. Вып. 3. С. 62.

² Памятная книжка Уфимской губернии на 1878 год. Уфа, 1878. Отдел IV. С. 33.

³ Борковский И.Ф. Торговое движение по Волжско-Мариинскому водному пути. СПб., 1874. С. 9.

На каждом почтовом пассажирском пароходе отводилось специальное помещение для хранения и сортировки перевозимой корреспонденции. Это же помещение было предназначено и «для сопровождающих почты чинов почтового ведомства»¹. Плата за его аренду не взималась, вместо этого пароходные компании получили право устанавливать на своих судах, перевозящих почту, почтовый флаг, который давал некоторые преимущества по отношению к другим судам во время навигации. Согласно существующему на тот момент законодательству, почтовые отправления не могли «быть задерживаемы в пути, а должны повсюду иметь в следовании преимущество, пред всеми лицами, едущими по частной или казённой надобности»². Соответственно, пароходы с почтовым флагом должны были пропускаться первыми на перекатах, они не могли быть задержаны судоходным или санитарным надзором. Всё это влияло на скорость судна и позволяло сокращать время пребывания в пути, что делало почтовые пассажирские пароходы более привлекательными для пассажиров, а компанию – собственника более конкурентоспособной. Впрочем, в навигацию 1868 г., когда почта на пароходах стала перевозиться впервые, суда, на которых она перевозилась, указанными преимуществами на практике воспользоваться не смогли. По данным Министерства внутренних дел, «хотя пароходы ... и пользуются почтовым флагом, но это ... как оказалось на опыте, не приносит никакой существенной пользы, потому что при стечении пароходов на перекатах, начальники речных дистанций не оказывают им никакого содействия, к предпочтительному, пред другими судами, проходу пароходов, на которых следует почта»³. Скорее всего, такой факт можно объяснить лишь юридической неграмотностью низших чинов судоходного надзора. Всё это приводило к задержкам почтовых судов. По-видимому, ситуация была настолько серьёзной, что министр путей сообщения Циркуляром № 1878 от 30 января 1869 г. предписал Правлениям Округов путей сообщения, чтобы те обязали начальников

¹ РГИА. Ф. 173. Оп. 1. Д. 125. Л. 5.

² Там же. Л. 2 и об.

³ Там же. Л. 2.

судоходных дистанций «оказывать пароходам с почтовыми флагами в затруднительных случаях законное содействие»¹.

Таким образом, в 1870 – 1880-е гг. на бельском водном транспорте произошёл ряд качественных изменений по сравнению с периодом 1860-х гг. Во-первых, резко выросло число судов и судовых компаний. Во-вторых, кроме существовавшего ещё с 1860-х гг. грузового сообщения, в 1870-е гг. на Белой появилось ещё и пассажирское. Улучшилось качество оказания услуг на водном транспорте, на пароходах стали перевозиться вещи, требующие бережных условий транспортировки, а также почта. Шло бурное развитие данной отрасли экономики, сопровождавшееся в том числе и отрицательными явлениями. Одним из таких явлений был монополизм, возникший на бельском водном транспорте в 1870-е гг. и просуществовавший вплоть до конца исследуемого периода.

2.3. Транспортная система бассейна реки Белой в конце XIX – начале XX вв.

Период с конца 1880-х гг. до 1913 г. характеризуется продолжением роста экономических показателей на водном транспорте как в стране в целом, так и на Белой. В то же время, данный вид транспорта начал сталкиваться с нарастающей конкуренцией со стороны строящихся железных дорог, в первую очередь в бассейне Волги. Но на Каме позиция пароходных компаний была долгое время достаточно крепкой из-за отсутствия железнодорожных линий, связывающих регион с центром страны. А бассейн Белой ниже Уфы, где и производились основные пароходные перевозки, вообще был лишен железнодорожного сообщения.

К концу XIX – началу XX века в России «самоходный флот насчитывал более 450, а несамоходный более 800 типов судов»¹. Тем не менее, несамоходные

¹ РГИА. Ф. 173. Оп. 1. Д. 125. Л. 3 об.

суда, работающие в бассейне реки Белой, можно, опираясь на источники, классифицировать по 8 основным группам². Из «Обзора Уфимской губернии за 1898 год» становится известно о типах несамодвижущихся судов, эксплуатирующихся в регионе в данный период. Кроме того, можно подсчитать среднюю стоимость каждого из них. В частности, в источнике указывается, что «в навигацию 1898 г. было построено судов разной конструкции 498, на сумму 417,525 р., из них: коломенок 88 – на сумму 125,750 р., барок 74 – на сумму 161,960 р., полубарок 30 – на сумму 22,935 руб., паузков 1 – на сумму 275 руб., подчалков 11 – на сумму 28,150 руб., белян 14 – на сумму 57,900 руб., баржа 1 на сумму 14,000 руб., шитиков 14 на сумму 126 руб., дощенников 2 – на сумму 400 руб., лодок: больших 95 на сумму 3,513 руб. и малых 168 на сумму 2,516 руб»³. Таким образом, можно подсчитать, что средняя стоимость в 1898 г. коломенки составляла 1428 руб. 90 коп., барки – 2188 руб. 60 коп., полубарки – 764 руб. 50 коп., паузка – 275 руб., подчалка – 2559 руб., беляны – 4135 руб. 70 коп., баржи – 14000 руб., шитика – 9 руб., дощенника – 200 руб., большой лодки – 36 руб. 90 коп., малогабаритной лодки – 14 руб. 90 коп.

На протяжении всего исследуемого периода наименование основных сплавляемых по Белой товаров, в том числе отправляемых на пароходах, не изменилось. В «Обзоре Уфимской губернии за 1890 год» отмечалось, что «главными предметами отпускной торговли губернии служат хлебные и лесные товары и изделия горной промышленности»⁴. Аналогичную информацию можно встретить и в «Обзоре Уфимской губернии за 1910 год», в источнике говорится: «Главнейшими предметами сбыта и вывоза из губернии были по-прежнему хлеб, лес, изделия горных заводов»⁵.

О численности пароходного флота на Белой в исследуемый период нет единой точки зрения. Так, И.В. Нигматуллина пишет, что к 1899 г. по Белой

¹ Речной транспорт за 50 лет Советской власти. С. 29.

² Приложение 9.

³ Обзор Уфимской губернии за 1898 год. Уфа, 1900. С. 51.

⁴ Обзор Уфимской губернии за 1890 год. Уфа, 1891. С. 33.

⁵ Обзор Уфимской губернии за 1910 год. С. 32.

осуществляли навигацию 42 парохода¹. По данным Р.А. Аюпова и А.Т. Дусалимова, «в конце XIX века обслуживали пассажирские, почтовые и грузовые перевозки 57 ... пароходов»². В.А. Худяков же пишет, что «в начале XX в. по Белой и её притокам курсировало около 60 пароходов различного водоизмещения»³. Отсутствие единого мнения по данному вопросу объясняется прежде всего тем, что количество судов на паровой тяге, работавших на Белой, менялось с каждой навигацией. К примеру, в 1899 г. их было 42, в 1900 – 57, в 1904 – 61⁴. Если же анализировать динамику численности пароходов в бельском бассейне с 1895 по 1913 гг.⁵, то можно сделать вывод о том, что она не была постоянной, были как периоды роста, так и периоды падения. Максимальное число пароходов за этот период было в 1904 г. – 61, после чего их численность к 1913 г. стала сокращаться.

С целью анализа технических характеристик пароходов, осуществлявших навигацию по Белой на рубеже XIX – XX вв., будут рассмотрены технические характеристики судов, работавших в 1898 и 1900 гг. В 1898 г. по Белой ходили 9 товарно-пассажирских и 28 буксирных пароходов. Мощность паровых котлов товарно-пассажирских пароходов была от 50 до 120 л.с., буксирных от 25 до 120 л.с. Необходимо сказать, что в источнике указана мощность котлов не на всех судах. Из 37 судов на 6 мощность котлов неизвестна. Опираясь же на имеющиеся данные, можно утверждать, что наиболее распространёнными среди товарно-пассажирских судов были пароходы с мощностью котлов 100 л.с., их на Белой в 1898 г. имелось 3 судна. Кроме этого, было 2 парохода с мощностью котлов 80 л.с. и по 1 с котлами мощностью 50, 60, 90 и 120 л.с.

Среди буксирных пароходов наиболее распространёнными были суда с мощностью котлов в 50 и 100 л.с., таких на Белой в 1898 г. было по 4 судна обоих типов. Кроме них было по 2 судна с мощностью котлов в 55, 60, 80 и 120 л.с. и по

¹ Нигматуллина И.В. Старая Уфа. Историко-краеведческий очерк. С. 167.

² Аюпов Р.А., Дусалимов А.Т. Мчится тройка почтовая. Почтовая связь в Башкортостане. С. 53.

³ Худяков В.А. На волне памяти // Бельские просторы. 2008. № 10. С. 158.

⁴ Обзор Уфимской губернии за 1899 год. Уфа, 1900. С. 41; Обзор Уфимской губернии за 1900 год. Уфа, 1902. С. 44 – 45; Обзор Уфимской губернии за 1904 год. С. 31.

⁵ Приложение 10.

1 пароходу с мощностью котлов 25, 30, 35, 40, 45, 110 л.с. Если не брать во внимание деление пароходов на товарно-пассажирские и буксирные, можно утверждать, что наиболее распространёнными судами на паровой тяге были суда с мощностью котлов 100 л.с. В 1898 г. на Белой было 7 таких судов. Пароходов с мощностью 50 л.с. – пять, с мощностью 80 л.с. – четыре, с мощностью 60 и 120 л.с. – по три судна обоих типов, с мощностью 55 л.с. – два. Суда с мощностью паровых котлов 25, 30, 35, 40, 45, 90 и 110 л.с. были в единственном числе¹.

В 1900 г. на Белой осуществляли навигацию 57 пароходов. Опираясь на источник, нельзя сказать сколько из этого количества было товарно-пассажирскими, а сколько буксирными. Однако, несомненно, что по сравнению с предыдущими навигационными сезонами общее количество судов на паровой тяге возросло. Наиболее распространёнными среди данных пароходов были суда с мощностью паровых котлов 80 л.с., в 1900 г. таких было 13. Кроме них, в ту же навигацию на Белой курсировало 8 пароходов с мощностью паровых котлов 40 л.с., 6 с мощностью 50 л.с., 9 с мощностью 100 л.с., 5 с мощностью 60 л.с., 3 с мощностью 120 л.с., 3 с мощностью 25 л.с. и 2 с мощностью 75 л.с. Суда с мощностью котлов 20, 45, 55, 65, 70, 90, 170 и 200 л.с. были в единственном числе². Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что с 1898 г. на Белой не только вырос парк пароходных судов, но и улучшились в целом их технические характеристики, что выразилось в росте числа пароходов с более мощными паровыми котлами.

Большинство пароходов принадлежало частным лицам либо коммерческим обществам. Так, из 37 судов, осуществлявших пароходную навигацию по Белой в 1898 г., 27 пароходов были частной собственностью, а ещё 7 собственностью двух торговых домов. Лишь 3 судна на паровой тяге принадлежали Воткинскому заводу, являвшемуся собственностью казны³. В 1900 г. из 57 пароходов 44 принадлежали частным владельцам, а 13 пароходным обществам⁴.

¹ Обзор Уфимской губернии за 1898 год. С. 51 – 52.

² Обзор Уфимской губернии за 1900 год. С. 44 – 45.

³ Обзор Уфимской губернии за 1898 год. С. 51 – 52.

⁴ Обзор Уфимской губернии за 1900 год. С. 44 – 45.

Крупнейшей паровой паровой компанией, работавшей на Белой в конце XIX – начале XX вв. был «Торговый дом А.В. Якимовой с С-ми». К примеру, в 1898 г. основная масса судовладельцев – 13 из 22 – имели лишь по одному пароходу, пятеро – по 2 и трое – по 3 парохода. Парк же судов, принадлежащий «Торговому дому А.В. Якимовой с С-ми», состоял из пяти пароходов, из которых два имели мощность паровых котлов 100 л.с., один – 120 л.с., один – 90 л.с., один – 80 л.с.¹ То есть данной коммерческой структуре принадлежали одни из самых мощных пароходов в регионе.

В 1900 г. «Торговому дому А.В.Якимовой с С-ми» принадлежало уже 6 судов. Для сравнения, ближайшие конкуренты «Братья Нобель» имели 5 судов, а «Н-цы Д.Д. Якимова» – 4 судна. Наименьший парк пароходов среди коммерческих обществ был у общества «Мазут» – 1 судно. Как и в 1898 г., основная масса частных пароходовладельцев в 1900 г. располагала, как правило, одним пароходом, лишь трое имели по 2, двое по 3 и один 4 парохода².

Характерной чертой для бельского водного транспорта являлась постоянная сменяемость коммерческих структур, работавших в регионе. В первую очередь это было связано с тем, что бассейн реки Белой, как уже отмечалось выше, на протяжении всего исследуемого периода был крайне неудобен для паровой навигации как из-за случающегося мелководья, так и из-за сложного фарватера. О степени зависимости бельского водного транспорта от уровня воды в реке в источнике говорится следующее: «в засушливые годы ... когда на перекатах вода опускается ниже 4 четв. [0,7 м – прим. авт.], крупные суда разгружаются на мелкие. А в некоторые навигации судоходство на реке даже совсем замирает»³. В результате, часть пароходовладельцев отказывалась работать на Белой, предпочитая другие речные магистрали. Если посмотреть на фамилии судовладельцев, чьи пароходы работали на Белой в 1898, 1902 и 1903 гг.⁴, то окажется, что только 8 из них проработали все три навигационных сезона.

¹ Обзор Уфимской губернии за 1898 год. С. 52.

² Обзор Уфимской губернии за 1900 год. С. 44 – 45.

³ Обзор Уфимской губернии за 1910 год. С. 35.

⁴ Приложения 11, 12, 13.

Многие фамилии встречаются в источниках лишь один раз. Так, по современным подсчётам, из 22 пароходовладельцев, работавших на Белой в 1898 г., 14 в 1902 г. и 13 в 1903 г. уже не работали. Из 28 пароходовладельцев, работавших на Белой в 1902 г., в 1903 г. уже не работали 11. При этом в 1902 г. на Белой стали работать 20 пароходовладельцев, не работавших на ней в 1898 г., а в 1903 г. – 7 пароходовладельцев, не работавших в 1902 г.

Приток же всё новых и новых судовладельцев на Белую объясняется прежде всего ростом рынка речных перевозок в стране. Так, в период с 1861 по 1881 гг. количество пароходов на реках России «возросло более чем в 2,5 раза, достигнув 968»¹. Уже к началу 1870-х гг. конкуренция между пароходными компаниями на Волге стала настолько острой, что часть из них была вынуждена искать новые рынки. Одним из таких рынков был бассейн Белой. К примеру, известно, что численность одних лишь буксирных пароходов, работавших на Волге в 1871 г., достигала 318 единиц², при этом в источнике, датированном тем же 1871 г., можно прочесть: «не все пароходы, плавающие по Волге, пользуются хорошими заработками и потому, вероятно, деятельность их направлена будет на Каму и её притоки»³.

Таким образом, к началу XX в. число бельских пароходовладельцев значительно возросло. В «Обзоре Уфимской губернии за 1901 год» перечисляется около трёх десятков фамилий собственников паровых судов и названий пароходных обществ. Так, в источнике говорится: «По реке Белой [в 1901 г. – *прим. авт.*] совершали рейсы 15 товарно-пассажирских пароходов Д.Д. Якова, наследников Торгового дома А.В. Якимовой с С–ми, Зырянова, Касьянова и Иевлевой ... 33 буксирных парохода Т–ва бр. Нобель и бр. Каменских, Мешкова, Александрова; Общества «Мазут», Любимова, Наумова, Черных, графа Строганова, Шитова, Носова, Кузнецова, Савинцева, Тувакина, Кунгурова, И.Н.

¹ Рабочий класс России от зарождения до начала XX в. М., 1989. С. 223.

² Борковский И.Ф. Торговое движение по Волжско-Мариинскому водному пути. С. 12.

³ РГИА. Ф 1287. Оп. 7. Д. 371. Л. 13.

Першина, Надымова, Анкудиновых, наследников Стахеева, И.Г. Стахеева, Блинова, Либерман, Гордеева и Н.А. Першина»¹.

Согласно источникам, на рубеже XIX – XX вв. наиболее крупными пароходами, курсирующими по Белой были «"Златоуст" н-цы Д.Д. Якимова, "Уфа" и "Крейсер" Торгового дома Якимовой с С-ми ... наименьшие "Надежда" – Зырянова, "Желанный" – Иевлевой»². Мощность паровых котлов первых трёх пароходов составляла по 100 л.с. на каждом³. Мощность же котлов на «Надежде» и «Желанном», опираясь на архивный материал, установить не удалось, однако известно, что по данным Р.А. Аюпова и А.Т. Дусалимова, на этих судах стояли паровые котлы «по 25 сил каждый»⁴.

О пароходах, курсирующих по Белой в данный период, можно судить и по заводской характеристике товарно-пассажирского парохода «Ост», считавшегося средним по своим техническим параметрам. Согласно ей, судно было построено в Нижегородской губернии на заводе М.Ф. Яковлева в 1900 г., и с этого же года на нём начали осуществляться пассажирские рейсы по маршруту Уфа – Казань. Длина данного парохода составляла «175 футов [53,34 м – прим. авт.], ширина с кожухами 36 футов [11 м – прим. авт.], высота 7 футов [2,13 м – прим. авт.], мощность 50 сил ... осадка 14 вершков [0,6 м – прим. авт.], пассажировместимость: первый класс 19 человек; второй класс – 26, третий класс – 450»⁵. Кроме этого, на пароходе имелись две трёхместные каюты. Численность судовой команды вместе с буфетной прислугой составляла 20 человек. По данным В.Б. Иванова, скорость судна достигала 14 км/час⁶.

Содержание парохода обходилось судовладельцу дорого. К примеру, на покупку топлива в 1899 г. тратилось по 8 рублей в сутки. За месяц данная статья расходов с учётом всех простоев судна могла колебаться от 1500 до 1700 рублей. Кроме этого, необходимо было выплачивать жалование судовой команде. Если на

¹ Обзор Уфимской губернии за 1901 год. Уфа, 1903. С. 35 – 36.

² Обзор Уфимской губернии за 1901 год. С. 35.

³ Обзор Уфимской губернии за 1902 год. Уфа, 1903. С. 38 – 39.

⁴ Аюпов Р.А., Дусалимов А.Т. Мчится тройка почтовая. Почтовая связь в Башкортостане. С. 53.

⁵ Узигов Ю.А. Исторические памятники Уфы. С. 31.

⁶ Иванов В.Б. На бельских просторах. С. 18.

небольших парходах её численность не превышала 4 человек, то на крупных судах она могла многократно возрастать. При этом жалование каждого члена судовой команды составляло от 12 до 20 рублей в месяц. Собственникам парходов приходилось планировать ещё одну статью расходов – на мелкий ремонт. Как указывается в источнике, на эти цели в течение одного навигационного сезона приходилось тратить до 600 – 700 рублей¹.

Как и в 1870 – 1880-е гг., динамика пассажирских перевозок была цикличной. Особенно большой рост числа пассажиров наблюдался в начале и конце навигации. На интенсивность парходного сообщения влияли не только условия рыночной конъюнктуры, но и природно-климатические обстоятельства. Так, в период весеннего половодья, по данным современников, рейсов совершалось больше, чем в последующее время. В «Справочной книжке Уфимской губернии на 1896 год» отмечается: «На парходах купчихи Якимовой с сыновьями, до спада воды, совершается ежедневное пассажирское сообщение между Уфой и Казанью, а затем пять раз в неделю»². Во второй же половине лета интенсивность навигации падала, это было связано с тем, что «как выше, так и ниже Уфы [движение судов – прим. авт.] значительно затруднялось мелями и песчаными заносами на низменностях»³.

По данным Р.А. Аюпова и А.Т. Дусалимова, помимо «Торгового дома А.В. Якимовой с С-ми», услугу ежедневных пассажирских и грузовых парходных перевозок между Уфой и Нижним Новгородом и Уфой и Казанью предоставляли и другие парходные компании. К примеру, такими перевозками занимались товарищество «Ф. и Г. братья Каменские и Н. Мешков» и парходное общество «Д.Д. Якимова Н-ца». «По первой линии между Нижним Новгородом и Уфой ходили парходы Товарищества "Первый", "Четвёртый", "В.К.Сорокин", "К.В.Сорокин", "Сибиряк", "А.Ржевин" и двухэтажный парход Д. Д. Якимова Н-ца "Амур", "Златоуст", "Латник", "Урал". По второй линии между Казанью и Уфой курсировали одноэтажные парходы Товарищества "Николай", "Владимир",

¹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 27. Д. 797. Л. 5.

² Справочная книжка Уфимской губернии на 1896 год. Уфа, 1895. Отд. III. С. 147.

³ Обзор Уфимской губернии за 1897 год. Уфа, 1898. С. 40.

"Дедушка", "Леонид Сорокин", "Чердак" и одноэтажные пароходы Д. Д. Якимова Н-ца "Норд", "Ост", "Вест", "Зюйд", "Зенит"»¹.

В это же время появляется и услуга ежедневных пассажирских пароходных перевозок между населёнными пунктами внутри самой Уфимской губернии. К примеру, из источника известно о том, что в 1896 г. на пароходе купца Попова осуществлялось «ежедневное пассажирское сообщение между Уфой и с. Топорнином»².

Несмотря на явные успехи в развитии водного транспорта на Белой в конце XIX – начале XX вв., выражавшиеся в росте числа пароходов и объёмов перевозимых грузов, существовали и проблемы. Согласно существовавшему в исследуемый период законодательству, приоритет во время движения на воде отдавался пассажирским пароходам. В источнике указывается: «Пассажирские и лёгкие пароходы, при проходе через мели пользуются первой очередью»³. Данное положение вещей выглядит вполне логично, так как пассажирские суда ходили по расписанию и задержки в пути создавали бы проблемы для всего пассажирского пароходного сообщения. Грузовые же перевозки имели форму подряда, когда судовладелец обязывался перевезти груз в конкретные сроки. Впервые данная норма была зафиксирована в 1867 г. в «Правилах для плавания судов по рр. Волге и Каме». По-видимому, с появлением пароходного сообщения на камских притоках «Правила» распространились и на них. Однако на практике законодательство соблюдалось не всегда. Так, современник пишет: «... узнав, что в 4 ч. дня отходит в Уфу пароход ... решил ехать водою: и удобно и скоро – в 9 ч. вечера должны были быть уже в Табынске. В назначенное время приехал на пристань; об отходе никто и не думал, а продолжали себе грузиться. В 6 ч. начали грузить через наш другой пароход. Перед отходом узнали, что в нескольких верстах от Стерлитамака стоит пароход из Уфы – его не пропускали барки. Несколько штук их село на мель, и лоцмана протянули проволочные канаты к обоим берегам для стаскивания барок. Капитан послал гонца к исправнику,

¹ Аюпов Р.А., Дусалимов А.Т. Мчится тройка почтовая. Почтовая связь в Башкортостане. С. 53.

² Справочная книжка Уфимской губернии на 1896 год. С. 147.

³ РГИА. Ф. 173. Оп. 1. Д. 125. Л. 3.

требуя помощи»¹. Проанализировав сведения из источника, мы можем сделать вывод о том, что к началу XX в. качеством оказания пассажирских услуг зачастую пренебрегали. Кроме того, как выразился современник, «публика ворчала, но так, по-домашнему»². Следовательно, к низкому качеству оказания пассажирских услуг клиенты относились пассивно.

Из-за опасности сесть на мель пароходы на некоторых участках реки вынуждены были ходить лишь днём в хорошо освещённое время суток. Вот что пишет С.Р. Минцлов: «Прошёл наш "Внучёк" по реке с час и вдруг стал приставать к берегу. Оказалось, что впереди опасные места, а так как ночь тёмная и Белая течёт очень быстро, то надо было заночевать ... узнал от капитана ... что часа в 3 – 4 утра непременно пойдём вперёд»³. По-видимому, такого рода ситуации были нередкими, экипажи пароходов и пассажиры реагировали на них спокойно. С.Р. Минцлов пишет: «Утром на заре проснулся. Смотрю – 4 часа, а пароход стоит, не зашелохнётся ... ни в рубке, ни на палубе ни души. Капитан, оказалось ещё спал. Почему мы не идём ... не пускают барки вниз; опять перегородили реку канатами. На Волге давно бы навалили на канат ... носом парохода и оборвали бы его без всякой полиции»⁴.

Уровень безопасности на пассажирских пароходах на протяжении всего исследуемого периода оставался достаточно низким. Известны случаи гибели пассажиров во время аварий на судах. К примеру, в результате столкновения пассажирского парохода «Сибиряк» с буксирным пароходом «Пушкин» в апреле 1913 г. «пассажиры, ехавшие на пароходе "Сибиряк" 3-го и 4-го классов в каютах левого борта, спавшие на койках и между ними, были снесены вместе с обломками в воду. Из 250 пассажиров: убито 3-е, тяжело ранено 2-е, легко ранено 6 человек и 1 девочка утонула»⁵.

Впрочем, главной проблемой бельского водного транспорта в этот период стала построенная Самаро-Златоустовская железная дорога, составившая ему

¹ Минцлов С.Р. Уфа. Дебри жизни. Дневник 1910 – 1915 гг. Уфа, 1992. С. 20.

² Там же.

³ Там же. С. 21.

⁴ Там же.

⁵ Обзор Уфимской губернии за 1913 год. С. 47.

серьёзную конкуренцию на рынке перевозок не только вследствие периодически случающегося на реке мелководья, но и возможности транспортировать грузы на протяжении всего года, а также из-за более низких тарифов, устанавливаемых в период навигационного сезона. В источнике говорится следующее: «Весьма значительное увеличение вывоза по железной дороге ... металлов объясняется ... понижением тарифа на перевозку таковых ... что даёт заводчикам возможность отправлять металлы в течение всего года ... а не сплавом только на нижегородскую ярмарку, как было прежде. Этим же ... объясняется усиление вывоза в отчётном [1892 – прим. авт.] году по железной дороге лесных материалов»¹.

Следует сказать, что проблема конкуренции водного транспорта с железнодорожным носила общероссийский характер. Как пишет А.А. Халин, «хотя Россия и отличалась обилием водных путей, речной транспорт не мог удовлетворить запросы развивающегося народного хозяйства страны. Основное препятствие здесь – непродолжительные сроки навигации и малая пропускная способность многих российских рек»². С 1860-х гг. в стране начинается массовое железнодорожное строительство. В 1861 г. протяжённость железных дорог в России составляла 1,5 тыс. вёрст, в 1871 – более 11 тыс. вёрст, в 1881 – более 22 тыс. вёрст, в 1891 – 30 тыс. вёрст, в 1901 – 58 тыс. вёрст³. В результате произошёл резкий рост количества грузов, перевозимых на железнодорожном транспорте. Так, к примеру, в 1868 г. по железным дорогам страны было перевезено 439 млн. пудов грузов, в 1873 – 1117 млн. пудов, в 1881 – 2532 млн. пудов, в 1893 – 4846 млн. пудов, в 1904 – 11072 млн. пудов⁴. В разы возросли и объёмы перевозки отдельных видов товаров. К примеру, лишь в период с 1890 по 1913 гг. количество перевозимых по железным дорогам мануфактурных изделий выросло

¹ Обзор Уфимской губернии за 1892 год. Уфа, 1892. С. 40.

² 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: 07.00.02 / А.А. Халин. М., 2006. С. 114.

³ Бессолицын А.А. Экономическая история России. Очерки развития предпринимательства. М., 2005. С. 128.

⁴ Донгаров А.Г. Иностраный капитал в России и СССР. М., 1990. С. 12.

в 2,2 раза, сахара – в 3,3 раза, чая – в 3,2 раза¹. При этом удельный вес водного транспорта в общем грузообороте страны неуклонно снижался: если в 1890 – 1900 гг. он составлял 45%, то к 1913 г. – 22,9%².

Одновременно правительство пыталось оказывать меры поддержки водному транспорту, уступавшему свои позиции как по пассажиропотоку, так и по грузоперевозкам железным дорогам. Однако они не изменили кардинально ситуацию. К примеру, был снижен государственный сбор с перевозимых на судах грузов – фрахта. Если в 1862 г. он составлял 14,5 коп. с пуда, то в 1896 г. – 9 коп³. В том же году он был отменён полностью. С этого момента вопрос о стоимости перевозимых по воде грузов потерял прежнее значение. Как отмечается в источнике, «накладные в большинстве случаев являются лишь материалом для статистических работ»⁴. В то же время накладные могли «служить актами для удостоверения количества и ценности клади при возникающих по этому предмету спорах и судебным разбирательствам»⁵.

В 1900 г. был отменён канцелярский сбор, взимавшийся «в пользу начальников судоходных дистанций за изготовление накладных, рабочих тетрадей и судовых свидетельств, а также копий этих документов и всякого рода бумаг по судоходству»⁶. С этого времени канцелярия начальника судоходной дистанции была обязана оформлять соответствующие документы бесплатно, получая за это финансирование из государственного бюджета. К примеру, в 1900 и 1901 гг. Государственное казначейство выдало Министерству путей сообщения по 50 тыс. рублей «на усиление средств канцелярий начальников судоходных дистанций»⁷. Особо оговаривалось, что поступающие дистанциям денежные суммы не должны были тратиться на повышение жалования служащим.

¹ Давыдов М.А. К вопросу о потреблении населения в России в конце XIX – начале XX века // Российская история. 2009. № 2. С. 170.

² Экономическая история России (с древнейших времён до 1917 г.): Энциклопедия. Т. 2., 2009. С. 525.

³ Беляков А.А. Внутренние водные пути России в правительственной политике конца XIX – начала XX века // Отечественная история. 1995. № 2. С. 158.

⁴ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 4. Л. 4 об.

⁵ Там же. Л. 5.

⁶ Там же. Д. 2. Л. 5.

⁷ Там же. Л. 26.

Распределяли данные средства между дистанциями пропорционально количеству оформляемых ими документов.

В начале 1890-х гг. Белая, несмотря на появившуюся конкуренцию с железной дорогой, ещё продолжала оставаться основной торговой транспортной магистралью. К примеру, в 1890 г. «хлеб вывозился преимущественно водой и лишь в незначительной степени по Самаро-Уфимской железной дороге»¹. О роли водного транспорта в перевозке зерновых из Уфимской губернии в другие регионы можно судить по следующим данным. В 1890 г. в губернии было 123 пункта закупки зерна, открытых купцами, занимающимися оптовой торговлей зерном. Из них «в Уфимском уезде, по реке Белой и впадающим в неё рекам, 25, в Стерлитамакском, по той же реке Белой, 9 ... в Мензелинском, по реке Белой и Каме, 39, в Бирском, по реке Уфе, Белой и Каме, 34 и Златоустовском 2»². То есть общее количество закупочных пунктов зерна, расположенных на водных магистралях, составляло 109 или 88,6% от всех пунктов закупки зерна в губернии. Лишь в Белебеевском уезде, наиболее удалённом от Белой, 14 аналогичных пунктов находились «преимущественно близ станций железной дороги»³.

Схожая ситуация была и с вывозом из губернии продукции лесной промышленности. В «Обзоре Уфимской губернии за 1890 год» говорилось следующее: «... лесные товары вывозились почти исключительно водой, плотами или белянами, хотя в отчётном [1890 – прим. авт.] году значительно возросло и количество леса, отправленного по железной дороге за пределы губернии»⁴. В 1891 г. тенденция роста объёмов перевозимых на железнодорожном транспорте грузов сохранилась; так в «Памятной книжке Уфимской губернии на 1891 год» указывалось: «Что касается экспорта лесных товаров, то он до настоящего времени производился сплавом и только с открытия Самаро-Уфимской железной дороги начал производиться и по этому пути»⁵.

¹ Обзор Уфимской губернии за 1890 год. С. 33.

² Там же.

³ Там же..

⁴ Там же.

⁵ Памятная книжка Уфимской губернии на 1891 год. Уфа, 1891. Отдел II. С. 22.

Следует сказать, что очень часто всё зависело от стоимости перевозки. Один и тот же вид товара мог вывозиться в одном году по железной дороге, а в другом по воде или наоборот. К примеру, в 1891 г. большая часть вывозимого на продажу из Уфимской губернии зерна была «вывезена ... главным образом по железной дороге ... хлеб же урожая 1892 г. ... по железной дороге вывозился сравнительно мало, но преимущественно сосредоточивался на пристанях для сплава»¹. Данный факт, вероятно, можно объяснить тем, что основная масса экспортируемого из Уфимской губернии зерна, вывозилась скупщиками, которые выбирали способ транспортировки данного товара в зависимости от рыночной конъюнктуры. «Ликвидация бесплатного (или малооплачиваемого) принудительного труда крепостных привела к краху большинства дворянских хозяйств»² Уфимской губернии. В силу этого, помещичье землевладение в губернии было развито слабо, и крестьянские хозяйства к концу исследуемого периода занимали до 75%³ всей её территории. Следует сказать, что такая ситуация носила общероссийский характер. Согласно исследованиям И.Д. Ковальченко, в 1890-е гг. удельный вес помещичьих хозяйств в объёме высеиваемого в стране зерна составлял 27,7%, а в общем количестве посевных площадей – 28,9%⁴. Оставшиеся помещики уже не могли пренебрегать вопросами транспортировки продаваемого ими зерна, её стоимость «стала играть для них такую же роль, как и для скупщиков»⁵. При этом строительство железной дороги выгодно повлияло на динамику торговых отношений. Если, к примеру, до открытия железнодорожного сообщения оптовые закупки зерна начинали совершаться лишь за несколько месяцев до начала навигации, как правило, «в конце декабря, а больше в январе»⁶, что приводило к снижению цен на зерно

¹ Обзор Уфимской губернии за 1892 год. С. 39.

² Роднов М.И. Судьба помещичьего хозяйства после отмены крепостного права (первый стан Уфимского уезда) // Река времени 2011 / Сборник статей. Уфа, 2011. С. 63.

³ Он же. Крестьянство Уфимской губернии в начале XX века (1900 – 1917): социальная структура, социальные отношения. Уфа, 2002. С. 84.

⁴ Ковальченко И.Д. Аграрный строй России второй половины XIX – начала XX в. М., 2004. С. 138.

⁵ Слепнев И.Н. Влияние создания железнодорожной сети на товаризацию зернового производства России (вторая половина XIX века) // Поволжье в системе всероссийского рынка: история и современность: Материалы научной конференции. Чебоксары, 2000. С. 56.

⁶ Памятная книжка Уфимской губернии на 1891 год. С. 22.

каждой осенью, то с постройкой железной дороги выращенное зерно стало сразу же отправляться на экспорт.

К концу исследуемого периода железная дорога существенно потеснила водный транспорт на рынке перевозок. Если в 1895 г. по Белой из губернии было вывезено 28851519 пудов (461,6 тыс. тонн) грузов, а по Самаро-Златоустовской железной дороге 9316264 пуда (149 тыс. тонн), то в 1913 г. на водном транспорте было вывезено 19811000 пудов (316,9 тыс. тонн) грузов, а на железнодорожном 62021599 пудов (992,3 тыс. тонн). Аналогичная тенденция была и по ввозу. В 1895 г. речной флот ввёз в губернию 8325687 пудов (133,2 тыс. тонн) грузов, а железнодорожный транспорт 7256589 пудов (116,1 тыс. тонн), в 1913 г. по Белой было ввезено 9956000 пудов (159,2 тыс. тонн), а по Самаро-Златоустовской железной дороге 51791258 пудов (828,6 тыс. тонн)¹. Таким образом, если в 1895 г. показатели водного транспорта по ввозу товаров превышали по современным подсчётам показатели железнодорожного на 14,7%, а по вывозу на 209,6%, то уже в 1913 г. показатели железнодорожного транспорта превысили показатели водного по ввозу на 420%, а по вывозу на 213%. Любопытно содержание грузооборота на обоих видах транспорта. По данным В.Н. Кузнецова, в 1913 г. 52% перевозимых по Белой грузов составляли зерновые, нефть и нефтепродукты – 6,1%, лес – 30%. Ещё 11,9% пришлось на грузы, которые исследователь обозначил как «прочие». В отличие же от водного транспорта, содержание грузооборота железнодорожного было менее ярко выражено, однако и более разнообразно. Так, в 1913 г. среди перевезённых по железной дороге грузов зерновые составили 37,8%, нефть и нефтепродукты – 4,6%, лес и дрова – 17,4%, каменный уголь и кокс – 1,2%, металлы и металлолом – 7,9%, прочие – 31,1%². При этом оба вида транспорта на протяжении всего исследуемого периода работали прежде всего на вывоз товаров из губернии. Большая часть грузов на водном транспорте перевозилась на несамоходных судах. К примеру, по современным подсчётам, в 1899 г. на пароходах было вывезено лишь 6,2 %

¹ Приложения 14,15.

² Кузнецов В.Н. Транспорт Башкирии. Краткий экономико-географический очерк. С. 20 – 21.

грузов, а ввезено в губернию 14,8 %, в 1900 – соответственно 4,6 % и 9 %, в 1901 – 3,9 % и 33 %, в 1902 – 5,9 % и 21,4 %, в 1903 – 4,9 % и 13,3%, в 1904 – 7,5 % и 22,4 %, в 1905 – 3 % и 20,7 %, в 1906 – 6 % и 16,3 %, в 1907 – 7,3 % и 14,7 %, в 1908 – 5,8 % и 11,5 %, в 1909 – 5, 8% и 14,2 %, в 1910 –6 % и 16, 6%.

Таким образом, на рубеже XIX – XX вв. водный транспорт в бассейне реки Белой достиг своих максимальных показателей. В то же время после строительства Самаро-Златоустовской железной дороги речное сообщение перестало являться безальтернативным. Впрочем, железная дорога так и не смогла полностью вытеснить водный транспорт с рынка перевозок. Произошёл, скорее, его раздел между двумя видами транспорта. По данным М.И. Роднова, «речные перевозки обслуживали северо-западную часть края, а по железной дороге вывозились грузы с юго-восточных территорий, где природные условия не способствовали регулярному речному сообщению»¹. Кроме того, строительство Самаро-Златоустовской железной дороги не изменило кардинально транспортные потоки в губернии, в 1902 г. современники отмечали: «Многие ... грузы тяготеют к Н. Новгороду и Рыбинску, и ... во многих отношениях водные пути сообщения представляются более удобными»².

¹ Роднов М.И., Дегтярёв А.Н. Хлебный рынок Уфимской губернии в конце XIX – начале XX века. С. 92.

² Систематический сводный сборник постановлений Уфимского губернского земского собрания за 35 лет (1875–1909гг.). С. 991.

Глава 3. ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ В БАССЕЙНЕ БЕЛОЙ В СИСТЕМЕ СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ

3.1. Деятельность Уфимской судоходной дистанции

«Пароходный бум», происходивший в России во второй половине XIX в., имел свои последствия и в области государственной политики на водном транспорте. «С 1843 г. все реки страны, кроме Сибири, были причислены к одному из 12 округов» Главного управления путей сообщения и публичных зданий¹. В свою очередь, округа делились на отделения, а отделения на дистанции - административные единицы, служащие которых непосредственно осуществляли государственную политику на местах.

В июне 1865 г. Главное управление путей сообщения и публичных зданий было преобразовано в Министерство путей сообщения². Повышение статуса данного ведомства говорит не только о его возросшей роли в системе государственного управления, но и о росте значения самих путей сообщения в экономике страны. В этом же году была создана Уфимская судоходная дистанция. Уфимская дистанция относилась к Пермскому отделению Казанского округа путей сообщения. К началу XX в. в состав Казанского округа входило 22 дистанции³. Административные границы Уфимской дистанции охватывали часть бельского бассейна от Уфы до места впадения Белой в Каму. Как отмечает И.В. Шаров, служащие дистанции «вели ... контроль за соблюдением правил судоходства. Расследовали происшествия с судами и несчастные случаи с людьми на воде. Принимали активное участие в работах по удалению затонувших судов ... ежегодно во время весеннего половодья оказывали большую помощь в

¹ Мельников С.Л. Речной транспорт Камско-Вятского бассейна во второй половине XIX века: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / С.Л. Мельников. Ижевск, 1997. С. 44.

² Ерошкин Н.П. История государственных учреждений дореволюционной России. М., 1968. С. 222.

³ Тагирова Н.Ф. Рынок Поволжья (вторая половина XIX – начало XX вв.). М., 1999. С. 74.

спасении людей с затопляемых участков города Уфы и пригородов»¹. Однако, опираясь на архивный материал, можно утверждать, что на практике круг обязанностей служащих дистанции был шире.

Следует признать, что оценка деятельности Уфимской судоходной дистанции представляется достаточно сложной. В первую очередь это связано с тем, что в документах того времени встречаются, как правило, сведения о происшествиях или циркуляры, предписывающие решить какой-либо возникший вопрос, что создаёт впечатление, будто вся деятельность дистанции – это бесконечная череда проблем. Об успехах дистанции можно судить, опираясь лишь на косвенную информацию. Тем не менее, все обязанности дистанции можно разделить на три составляющие, такие как технический, санитарный и судовой надзор на водном транспорте.

Техническому контролю подлежали прежде всего пароходы. При осмотре главное внимание уделялось состоянию машинного отделения и, прежде всего, паровых котлов. Освидетельствование технического состояния паровых котлов всегда осуществлялось до начала навигационного сезона. Различалось внутреннее и внешнее освидетельствование. Если судно было новым, как правило, осмотр был только внешним. В противном случае, требовались внутренние испытания механизмов, заключающиеся в проверке котлов на герметичность. Если котлы пропускали пар или обнаруживались какие-то иные дефекты, судно считалось не прошедшим осмотр до устранения неполадок. Так, к примеру, в одном из источников можно прочитать: «Ввиду происшедшего при гидравлическом испытании котла разрыва анкерных связей, котлы могут быть допущены к дальнейшей работе только после замены оборванных связей новыми и после производства повторного гидравлического испытания»².

Регулярность осмотров зависела от срока службы судна. Старые суда, а также суда, находящиеся в плохом техническом состоянии, проверялись каждый год. На новых же внутренние испытания могли не проводиться до шести лет,

¹ Шаров И.В. Судоходная инспекция // Бельский речник. 2003. №4.

² ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 5. Л. 12.

однако и им приходилось через каждые два – три года проходить внешнее освидетельствование. В среднем, основная масса судов проходила как внутреннее, так и внешнее освидетельствование один раз в два – три года. Данные о результатах осмотра заносились в специальные документы – «Списки неисправных паровых котлов на судах, плавающих в районе Казанского округа путей сообщения». В «Списках» указывалось название парохода и фамилия его владельца, номер парового котла, маршруты плавания и место зимней стоянки, фамилия должностного лица, проводившего осмотр технического состояния судна. Кроме этого указывался подробный перечень неисправностей. Так, очень часто суда не могли пройти технический осмотр из-за проржавевшей железной обшивки котельного помещения или её полного отсутствия. Как правило, в «Списках» указывались замечания подобного рода: «обшить железом ... все деревянные части котельного помещения ... проржавленное железо котельного помещения сменить новым»¹.

Помимо технического осмотра, суда должны были проходить и санитарный контроль. Если технический осмотр осуществлялся один раз в два – три года, то санитарный осмотр мог быть проведён «в каждый данный момент по усмотрению судоходного надзора»². Одно и то же судно могло проверяться несколько раз, если оно во время навигации находилось в разных округах Министерства путей сообщения. Такое положение вещей объясняется прежде всего тем, что в условиях нередких вспышек эпидемий чумы и холеры, водный транспорт являлся объектом повышенной опасности, так как на пароходах могли оказаться лица, болеющие холерой или чумой, переезд которых из одной местности в другую мог бы способствовать распространению заболевания. Санитарное состояние парохода указывалось в специальных «Санитарных книгах», там же отмечались все нарушения, которые должны были быть устранены судохозяевами. Нарушителей полагалось призывать «в случае неисполнения правил ... к

¹ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 5. Л. 13 – 14.

² Там же. Д. 2. Л. 32.

законной ответственности, а когда это окажется необходимым, войти с представлением о недопущении парохода к плаванию»¹.

В источниках указывается на множество случаев нарушения санитарных правил на частных судах. Наиболее распространёнными были факты, когда владельцы пассажирских судов брали на борт больше положенного числа пассажиров. Так, в циркуляре Министерства путей сообщения от 19 сентября 1905 г. № 83139/2351 требовалось, «чтобы в период массового передвижения рабочих на пассажирских пароходах, точно соблюдались § 2 и 3 временных санитарных правил ... регулирующие число пассажиров»². Существование подобного рода нарушений со стороны перевозчиков объясняется тем, что максимальная заполненность судна пассажирами приводила к увеличению прибылей. В таких условиях техника безопасности и санитарные нормы отходили на второй план. Увеличение численности пассажиров сверх положенной нормы влекло и рост перевозимого багажа, что являлось ещё одним нарушением техники безопасности. В одном из циркуляров Правления Казанского округа указывалось: «... замечено усиленное переполнение грузами пассажирских пароходов, палубы которых заваливаются ящиками, мешками и коробками, причём грузом загромождаются даже выходы из кают на нижней палубе пароходов»³. Подобного рода явления порождали жалобы и среди пассажиров.

Судоходная дистанция также была задействована в период эпидемий. К примеру, на Софроновской пристани в начале XX в. в помещениях, принадлежащих дистанции, существовала больница для людей, больных тифом. Она не была постоянной, а функционировала лишь в период эпидемий, когда не хватало мест в Губернской земской больнице. Создание такого учреждения именно на Софроновской пристани объясняется в источнике тем, что пристань была «удалённой от центральной части города»⁴. При этом, близость больницы к водному транспорту, на котором осуществлялись и пассажирские перевозки, по-

¹ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 5. Л. 44 об.

² Там же. Д. 4. Л. 47.

³ Там же. Л. 46.

⁴ Там же. Ф. И-311. Оп. 1. Д. 2. Л. 90.

видимому, не считалась опасной. Кроме этого, служащие дистанции привлекались для борьбы с холерой. Одним из способов предотвращения холерных заболеваний на водном транспорте было бесплатное снабжение «пассажиров, служащих и судорабочих на водных путях остуженной кипячёной водой для питья и кипятком для заварки чая»¹. В обязанности служащих дистанции вменялось следить за неукоснительным исполнением этих требований. Известны и другие факты. Так, весной 1907 г при разборке холерных барачков «барачное имущество было сдаваемо в склады казённых затонов ... на хранение»². С началом же следующей вспышки эпидемии оно было выдано вновь.

О важности санитарного контроля говорит и тот факт, что его деятельность контролировалась на уровне Министерства путей сообщения. Среди источников обнаружено немало министерских циркуляров, предписывающих усилить бдительность и тщательно следить «за точным исполнением мероприятий, направленных к предупреждению распространения ... эпидемии»³.

Оказание медицинской помощи на водном транспорте также входило в обязанности дистанции. На всех пароходах технической и инспекторской службы должны были быть санитарные комнаты, где бы можно было разместить пострадавших. Впрочем, на практике данные помещения внедрялись медленно. Распоряжение начальника Округа об организации санитарных кают было сделано 12 октября 1904 г. Также известно, что к 1907 г. данное распоряжение было выполнено не на всех судах, что повлекло издание дополнительного циркуляра № 10519 от 1 сентября 1907 г., в котором ещё раз указывалось, что на пароходах дистанции «должны быть в порядке все предметы оборудования санитарной каюты»⁴.

Примечательно, что в этот же период для самих государственных служащих на водном транспорте уже существовала практика страхования жизни и здоровья. Так, в «Циркуляре правления Казанского округа Министерства путей сообщения

¹ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 4. Л. 18.

² Там же. Д. 5. Л. 91.

³ Там же. Л. 79.

⁴ Там же. Л. 71.

№ 3226» от 24 марта 1900 г. указывается, что «1-го апреля сего [1900 – прим. авт.] года оканчивается срок, на который ... служащие Округа были застрахованы от несчастных случаев в обществе "Помощь"»¹. Установить точную дату начала страхования служащих Казанского округа МПС, опираясь на имеющийся источниковый материал, представляется затруднительным, однако, если исходить из того, что общество «Помощь» было создано в 1888 г. одним из первых «специально по страхованию от несчастных случаев»², а до этого существовало лишь добровольное частное страхование, можно предположить, что страхование жизни и здоровья служащих Округа началось не ранее 1888 г. Для сравнения: «законы о страховании рабочих, действие которых распространялось ... на рабочих ... занятых на ... водном транспорте»³, были приняты лишь в 1912 г. При этом, согласно современным исследованиям, их реализация «не была завершена к моменту Февральской революции»⁴.

Служащие дистанции следили также за санитарным состоянием берегов реки. Они не должны были убирать накапливающийся у реки мусор, в их обязанность входило «неослабное наблюдение за тем, чтобы арендаторы пристанских участков не допускали засорения береговой полосы»⁵. В обязанность же арендаторов входила ежедневная уборка пристани. Как правило, она проводилась утром, а также после каждого отхода парохода. Если учитывать, что от таких крупных пристаней, какие были в Уфе или Бирске, к концу исследуемого периода могло в день отходить несколько пароходов, можно предположить, что пристани должны были убираться несколько раз в день. Однако, опираясь на имеющийся источниковый материал, нельзя сказать точно, как часто проводились уборки подобных объектов на практике. Собираемый мусор предписывалось либо немедленно вывозить на свалки, либо складывать в специально предназначенные

¹ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 2. Л. 4.

² Куприянова Л.В. Российские предприниматели и проблема социального страхования 1880 – 1905 // Отечественная история. 1996. № 5. С. 51.

³ 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. 253.

⁴ Иванов Л.М. Страховой закон 1912 года и его практическое применение // Отечественная история. 1995. № 5. С. 84.

⁵ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 4. Л. 33.

для этих целей контейнеры в виде деревянных бочек или ящиков. Следует сказать, что данные меры в условиях периодически возникающих эпидемий холеры являлись важной деталью в работе дистанции.

Одной из проблем бельского судоходства являлось наличие в прибрежной полосе большого числа мельниц, принадлежащих частным владельцам¹. В условиях отсутствия электрификации, энергия воды являлась фактически безальтернативной движущей силой для мельничных жерновов. Плотины же, необходимые для функционирования мельниц, часто мешали нормальному судоходству. Правление Казанского округа в таких случаях требовало от владельцев мельниц перестроить плотины за собственный счёт, а в случае отказа предписывало Уфимской судоходной дистанции разбирать их без выплаты компенсаций. Данная практика порождала судебные иски «со стороны владельцев мельниц к окружным правлениям о возмещении убытков от уничтожения плотин»². Впрочем, подобного рода инциденты часто случались и на других реках страны. По данным Э.Г. Истоминой, «трудности для судоходства ... многочисленные водяные мельницы»³ стали создавать ещё в XVIII в.

Судоходный надзор заключался в следующем: служащие дистанции следили за соблюдением Устава путей сообщения, а также иных нормативных документов, регламентирующих деятельность водного транспорта. Несамостоятельные грузовые суда проверялись на соответствие своих размеров данным, указанным в сопроводительных документах, а также проверялась фактическая загруженность судна. В отношении же пассажирских пароходов судовой надзор следил не только за соблюдением правил движения на воде, но и за соответствием всех услуг, оказываемых пароходными компаниями, надлежащему качеству. Инспекторы судоходства или начальник дистанции обязаны были рассматривать все жалобы, поступавшие от пассажиров. Более того, должностные лица должны были «делать соответствующие пометки в жалобных книгах о ходе, данном жалобам, внесённым в книгу, о сделанных по ним постановлениях или оставлении без

¹ В данном случае речь идёт об участке реки между Стерлитамаком и Уфой

² ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д 1. Л. 12.

³ Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX веков. С. 28.

последствий с указанием оснований сделанного постановления»¹. Кроме того, с каждой жалобой и акта, составленного пассажирами, администрация дистанции должна была делать копии, которые отправлялись в Правление округа. В случае же если жалоба не могла быть решена на уровне дистанции, то в Правление округа передавался оригинал документа.

В случае обнаружения нарушений, виновных предписывалось «подвергать ... взысканиям»². Документ, в котором фиксировались все нарушения, назывался «Сведения о нарушениях Устава путей сообщения, действующих правил и распоряжений по судоходству». В нём указывалось количество нарушений за месяц, время и место нарушения, нормативный акт, который был нарушен, данные о виновниках происшествия, меры, принятые с целью устранения нарушения и вынесенное судебное решение. «Сведения» ежемесячно отправлялись начальником дистанции в Правление Казанского округа.

Фиксировать факты аварий также входило в обязанность судоходного надзора. Информация о них заносилась в специальные документы – «Листки для донесений о происшествиях с судами (грузёными и порожними) и плотами, и о пострадавших при этих происшествиях людях». «Листок» оформлялся в виде таблицы из двух столбцов: слева названия пунктов, характеризующие происшествие, а справа – соответствующие им сведения. Анализируя содержание этих документов, необходимо отметить, что в них предполагалось достаточно подробное описание происшествий на водном транспорте, однако на практике заполнялись не все пункты. Всего было 24 пункта, в которых должны были указываться род, время и место происшествия, обстоятельства случившегося и его причины. Перечень происшествий, которые могли случиться с судном, достаточно велик. В источнике выделяются такие, как столкновение судна с другим судном или плотом, удар судна о берег, мост, затонувший якорь или карчу, пожар на судне, взрыв парового котла, остановка на мели, повреждение ледоходом или затопление из-за непогоды. Подробно описывались обстоятельства

¹ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 2. Л. 33.

² Там же. Л. 11.

и причины происшествий. Среди причин наиболее частыми были поломки каких-либо механизмов на судне, превышение скорости движения, отсутствие знаков обстановки при неудовлетворительном состоянии русла реки. При фиксировании же обстоятельств аварии, в «Листок» заносились не только сведения о положении пострадавших судов относительно берега или других судов, но и информация о том, куда направлялись данные суда, какова была видимость во время движения, сила течения и ветра. В некоторых случаях к «Листку» прилагался план местности «с указанием на нём: фарватера, очертания берегов, направления движения и положения судов, участвовавших в происшествии»¹.

Кроме этого, предполагалось вписывать в «Листок» общее число пострадавших судов, их типы и названия, номера судовых свидетельств, данные о судовладельцах, даты постройки судов и даты прохождения ими технических осмотров. В документе должны были указываться размеры и первоначальная стоимость судна; вноситься данные о составе судовой команды, особенно о тех людях, кто в момент аварии управлял судном, об их стаже работы, наличии свидетельства на управление судном и месте его выдачи. Также предписывалось указывать информацию о числе пассажиров, количестве и наименовании груза, наличии или отсутствии страховки как у пассажиров, так и у судна. Последствия происшествия также подлежали подробной фиксации. В первую очередь записывались данные о пострадавших людях, при этом пострадавшие пассажиры и члены судовой команды учитывались отдельно. Затем указывался нанесённый пассажирам и судовладельцам ущерб. В «Листке» должны были указываться сведения о принятых мерах по спасению и оказанию первой помощи людям и судам, о мерах по устранению препятствий для судоходства, если в результате аварии такие могли появиться. Кроме того, в пункте «Последствия происшествий» требовалось указать виновных в аварии, а также санкцию, применённую к ним. Однако на практике данная информация, как правило, в «Листок» не вносилась. По-видимому, это объясняется тем, что после аварий между собственниками пострадавших судов начинались долгие судебные

¹ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 8. Л. 9.

разбирательства, «Листок» же должен был быть заполнен в течение двух недель. Уже позже, после установления в судебном порядке виновных составлялся рапорт «с надписью: в дополнение к листку от такого-то числа за № таким-то»¹.

Так как ни одна из сторон – участников аварий, как правило, не желала признавать своей вины, понимая, что признание повлечёт серьёзные финансовые издержки, в документах, относящихся к такого рода происшествиям, встречаются сведения, противоречащие друг другу. В данном контексте показателен случай, произошедший на притоке Белой – реке Уфе – 20 апреля 1907 г. Известно, что в этот день произошла авария с участием парохода «Веста», принадлежащего потомственному почётному гражданину И.Н. Першину, а также баржи, собственником которой был уфимской купец И.Д. Кожевников, при этом на барже в момент аварии находилось 53443 пуда ржи². Сразу же после происшествия, в результате которого баржа затонула, представителями двух сторон были составлены «Акты», фиксирующие содержание и последствия аварии. Со стороны И.Д. Кожевникова «Акт» был составлен его сыном, присутствовавшим на погрузке баржи – Д.И. Кожевниковым, со стороны И.Н. Першина – капитаном «Весты» А.А. Софроновым. Кроме даты и времени, когда произошло столкновение судов, показания сторон серьёзно противоречат друг другу. Д.И. Кожевников пишет: «пароход "Веста" стал подходить полным ходом к берегу для погрузки на себя дров и во время оборота на полном же ходу ударил своим бортом в правый бок баржи Кожевникова ... произвёл пролом»³. Однако А.А. Софронов излагает случившееся иначе: «Я стал делать оборот, чтобы пристать к берегу, для чего приказал лоцману скатать руля налево, когда нос парохода был направлен в берег, я приказал руль выровнять, но штурвал не действовал. Мною сейчас же было отдано распоряжение осмотреть цепь и руль, и по смотру оказалась в руле карча, которая и мешала действию штурвала, когда руль освободили от карчи, пароход в это время в силу энергии и в силу

¹ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 8. Л. 9 об.

² Там же. Л. 1 об.

³ Там же. Л. 1.

навального течения навалило на стоящую тут баржу Кожевникова»¹. Примечательно, что в «Акте» Д.И. Кожевникова ничего не говорится о «сильном навальном течении», наоборот, он подчёркивает, что авария произошла при «совершенно тихой погоде»². К тому же версия о том, что штурвал заклинило из-за карчи, является хотя и вероятной, однако ничем, кроме свидетельских показаний самих служащих парохода «Веста, не подтверждаемой. Мнения разошлись и о причинах возникшего в результате столкновения пролома. Д.И. Кожевников указывал, что баржа была построена в 1905 г. и до аварии находилась в хорошем техническом состоянии, поэтому пролом произошёл из-за сильного удара о борт; А.А. Софронов же наоборот писал: «Удар о баржу был слабый ... баржа была слабой постройки, и шпангоуты у неё сделаны ... очень редко ... с дырами и зарубами от старых железняков»³. По-разному в «Актах» показаны и действия сторон после аварии. А.А. Софронов пишет: «К откачке воды и спасению баржи мною совместно с Кожевниковым были приняты самые энергичные меры»⁴. В «Акте» же Д.И. Кожевникова о действиях А.А. Софронова не сказано ничего, наоборот, в нём указывается об отсутствии на «Весте» необходимых спасательных средств. При этом оба «Акта» были подписаны свидетелями. «Акт» А.А. Софронова подписала команда парохода «Веста», «Акт» Д.И. Кожевникова – рабочие, грузившие баржу.

Законодательство регламентировало ситуации, когда после аварий на водном транспорте в воде оказывались личные вещи пассажиров или перевозимые грузы. Так, если имущество прибывало к берегу или было обнаружено судоходным надзором на поверхности воды, оно должно было быть передано полиции до выяснения личности собственника. В тех случаях, когда собственник не мог быть установлен или не мог по каким-либо причинам забрать имущество, таковое по истечении двух лет с момента обнаружения подлежало продаже «по распоряжению губернского правления, а вырученные деньги ...

¹ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 8 Л. 3.

² Там же. Л. 1.

³ Там же. Л. 3 об.

⁴ Там же.

подлежали отсылке ... в местное государственное кредитное учреждение»¹. При этом, данная норма не распространялась на вещи, поднятые со дна реки во время работ по очистке русла.

Следует сказать, что анализ чрезвычайных происшествий на бельском водном транспорте связан с рядом сложностей. Во-первых, в отчётных документах того времени фиксировались лишь крупные происшествия, такие как пожары, столкновения и крушения судов. Во-вторых, в документах не всегда указывались причины происшествий, что затрудняет их классификацию на события, возникшие в результате злого умысла или случайного стечения обстоятельств. В циркуляре Правления Казанского округа путей сообщения № 7267 от 13 июня 1907 г. «О тщательном составлении листков о происшествиях» говорится, что «в представляемых чинами судоходного надзора листках о происшествиях с судами и плотами и о пострадавших при этом людях ... причина происшествия в большинстве случаев ... неизвестна»².

Тем не менее, основную массу происшествий можно условно поделить на происшествия, возникшие в результате природной стихии, и происшествия, случившиеся в результате человеческого фактора. Последние, в свою очередь, следует делить на случаи халатности и незаконные деяния. Из-за отсутствия соответствующей источниковой базы, проанализировать содержание чрезвычайных происшествий на водном транспорте в губернии на протяжении всего исследуемого периода не представляется возможным. Поэтому, для исследования будут привлечены сведения о происшествиях на транспорте за 1905, 1912 и 1913 гг. В первую очередь необходимо выяснить зависимость числа происшествий от революционных событий в стране в 1905 г. и от последующего экономического подъёма, пик которого пришёлся на 1913 г. Так, в 1905 г. из четырёх крупных происшествий лишь одно может быть отнесено к деяниям преступного характера. «10 июня на Нижне-Груздевском перекате, что в Бирском

¹ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 2. Л. 23 об.

² Там же. Д. 5. Л. 47.

уезде, сгорел от неизвестной причины стоящий на мели подчалок»¹. Ещё одно происшествие возникло в результате природной стихии: «13 апреля против д. Красная Глинка Уфимского уезда, срезало весенним ледоходом баркас ... который снесло за 8 вер., где он и затонул»². Остальные два происшествия можно квалифицировать как возникшие в результате халатности. Так, «21 апреля в 12 вер. от д. Азякуль, Бирского уезда, пассажир. пароход ... ударил в левый борт шедшую на буксире баржу ... от чего она и затонула; 24 апреля во время шторма затонул против г. Бирска шедший на буксире парохода ... "Ост" ветхий дебаркадер»³.

В 1912 г. два происшествия из трёх на Белой произошли из-за человеческого фактора, однако их нельзя квалифицировать как злоумышленные. Так, «28 апреля ... у Софроновской пристани сильным течением нанесло баржу ... несмотря на отданный якорь, на другую баржу, от удара первая баржа проломилась и затонула ... 21 июня ... у Софроновской пристани сильным течением и ветром навалило баржу ... на пыжи ... от чего баржа ... получив пролом в корпусе затонула»⁴. Третье же возникло в результате стихии, «второго апреля ... на зимовке против Старицкого затона, прорвавшимся затором срезало дебаркадер ... и две баржи ... и раздавило карчеподъёмницу»⁵.

В 1913 г. так же, как и в предыдущие годы, основная масса происшествий случилась из-за халатности. Так, «21 апреля ... у Софроновской пристани ... шедшая порожней баржа ... на буксире парохода "Урал" ... ударилась ... о железную баржу "Мария", стоящую на якоре у пристани ... вследствие пролома ... баржа затонула. 26 апреля ... в шедший пассажирский пароход "Сибиряк" рейсов из ... Уфы в ... Казань, следовавший снизу порожним буксирный пароход "Пушкин" ... врезался и снёс ему всю надстройку нижней палубы. 14-го августа ... шедшая вверх на буксире парохода "Иван Ульянов" баржа ... по невыясненной

¹ Обзор Уфимской губернии за 1905 год. Уфа, 1906. С. 27.

² Там же.

³ Там же.

⁴ Обзор Уфимской губернии за 1912 год. С. 40.

⁵ Там же.

причине ... затонула»¹. Как и в 1905 г., в навигацию 1913 г. лишь одно происшествие из четырёх на водном транспорте можно отнести к возникшим в результате преступного деяния. «9-го мая 1913 г. ... у пристани Дуваней ... от невыясненной причины возник пожар на стоящей у берега барже ... гружёной лесными материалами ... От баржи осталось днище, а весь груз сгорел»².

Таким образом, опираясь на статистические данные о происшествиях на водном транспорте в 1905, 1912 и 1913 гг., можно делать вывод о том, что ни революционные события 1905 – 1907 гг., ни последующий экономический рост, пик которого пришёлся на 1913 г., не повлияли на динамику и содержание происшествий на судах в бельском бассейне. В течение всех трёх навигаций на Белой происходило не более четырёх крупных происшествий за сезон, основная масса которых случалась из-за халатности.

В циркуляре Правления округа № 9 от 21 апреля 1905 г. с пометкой «конфиденциально» упоминается «замечаемое брожение в среде рабочих масс, проникающее и в среду судорабочих»³. Однако в источниках не найдено упоминаний о значительных революционных выступлениях на судах или пристанях. Известно лишь, что в 1905 г. экипаж парохода «Ост» «принял участие в Дербешкинской забастовке»⁴. Число чрезвычайных происшествий на водном транспорте губернии в 1905 г. было таким же, как и в последующие послереволюционные годы. Единственным крупным последствием революции 1905 – 1907 гг. было снижение объёмов грузоперевозок, однако вызвано это было в первую очередь беспорядками на промышленных предприятиях и в сельской местности, а не на водном транспорте.

Кроме этого, коммерческие структуры, работавшие на водном транспорте, вынуждены были прибегать к дополнительным мерам безопасности. К примеру, правление товарищества «Бр. Нобель», занимавшегося поставками мазута на Белую, давало в 1906 г. заведующему уфимским отделом товарищества

¹ Обзор Уфимской губернии за 1913 год. С. 47 – 48.

² Там же. С. 48.

³ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 4. Л. 19.

⁴ Иванов В.Б. На бельских просторах. С. 18.

следующие указания: «... необходимо следить за тем, чтобы в кассах контор не хранились наличностью крупные денежные суммы, каковые следует сдавать на текущие счета в банки, оставляя в кассах только такую наличность, которая совершенно необходима для покрытия текущих потребностей; оплату же счетов частных лиц следует производить чеками на банки, в коих товарищество имеет текущие счета. Когда счета посылаются для уплаты частным лицам при посредстве наших артельщиков, то на чеке должно быть обозначено лицо или учреждение, которому назначены деньги»¹.

Тем не менее, некоторые изменения в работе Уфимской судоходной дистанции после революции 1905 – 1907 гг. произошли. Изменения не были принципиальными, они никак не повлияли на интенсивность судоходства, однако по ним можно судить о морально-политической атмосфере как в самой дистанции, так и в отрасли в целом. 11 ноября 1906 г. Правление Казанского округа издало Циркуляр № 12528, согласно которому «при найме служащих [стало обязательным – *прим. авт.*] свидетельство от надлежащих властей о их политической благонадёжности и приведении таковых к присяге»². Следует сказать, что изначально данные требования распространялись лишь на тех служащих, кто отвечал за охрану железнодорожных мостов, а также на «команды на паровых судах, находящихся при охране»³. По-видимому, это могло объясняться тем, что стратегические объекты, к которым относились и железнодорожные мосты, в условиях общественных беспорядков стали нуждаться в охране, пользующейся доверием у власти. Постепенно данная практика была принята в отношении всех служащих дистанции. В политической благонадёжности стали проверяться даже временно нанимаемые крестьяне. Проверка осуществлялась следующим образом: в Уфимское полицейское управление посылался запрос, к которому прилагался список интересующих лиц, полиция же отправляла на имя начальника дистанции ответ, в котором сообщалось, что указанные лица «ни в чём предосудительном замечены не

¹ ЦИА РБ. Ф. И-312. Оп. 1. Д. 4. Л. 29 – 30.

² Там же. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 6. Л. 2.

³ Там же.

были»¹. Следует сказать, что на протяжении всего периода исследования в источниках не было найдено информации о том, чтобы кто-то из служащих дистанции был уличён в политической неблагонадёжности. Данный факт ещё раз подтверждает утверждение о том, что революционные события 1905 – 1907 гг. на бельском флоте не имели серьёзных последствий. В то же время, нельзя исключать формализма при установлении политической благонадёжности служащих. Приведение к присяге, называемой «Клятвенным обещанием», так же носило формальный характер. После текста присяги записывались полностью фамилия, имя и отчество служащего, ставилась подпись присягающего. Если кто-то из служащих был неграмотен, а такие ситуации фиксируются нередко, то данный факт указывался в присяжном листе, и за этого человека присягу подписывал кто-то другой. Подобные случаи часто встречаются, когда на службу в дистанцию нанимались крестьяне из одного села, тогда один из них, кто умел писать, подписывал присягу за всех остальных. В «Приложении 18»² приведён текст «Клятвенного обещания», из него видно, что содержание присяги – это верноподданническая клятва, главные акценты в которой делаются на то, что служащий дистанции обязывается «верно и нелицемерно служить, и во всём повиноваться ... и поступать как верному ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА подданному»³. В тексте почти ничего не говорится о профессиональных обязанностях, лишь в конце даётся обещание исполнять их «принадлежащим образом»⁴. Почти всё содержание клятвы посвящено вопросам государственной безопасности и неприкосновенности монаршей власти.

Порою в источниках встречаются примеры халатности или неэффективности служащих Уфимской дистанции. В циркулярах Правления Казанского округа встречается информация о случаях небрежного отношения к казённому имуществу, о задержках донесений в Правление округа, об ошибках при составлении бухгалтерской отчётности или о хищениях рабочего инвентаря.

¹ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 6. Л. 12.

² Приложение 16.

³ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 6. Л. 14.

⁴ Там же.

Нередким было неаккуратное заполнение судовых журналов на пароходах, принадлежащих государственным службам Округа. По правилам в журналах должны были указываться время разведения паровых котлов и время их работы, маршрут судна и фамилия должностного лица, по приказу которого совершается рейс, а также цель рейса. Однако на практике судовые журналы на казённых пароходах заполнялись неточно. Как отмечается в источнике, «весьма часто вся запись ограничивалась словами "пошёл вверх", "пошёл вниз", а если и сообщалось, что пароход пошёл туда-то, то не отмечалось, зачем именно»¹.

Проблема халатного заполнения судовых журналов являлась особенно острой, если учитывать тот факт, что мазут для судов, принадлежащих Казанскому округу путей сообщения, в который входила и Уфимская судоходная дистанция, поставлялся не из казенных магазинов по фиксированным ценам, а закупался у коммерческих фирм, торгующих нефтепродуктами. Перед началом каждой навигации Правление Казанского округа заключало договор с одной из таких фирм на оказание соответствующих услуг. Как правило, фирмой – подрядчиком было товарищество «Бр. Нобель». Примечательно, что стоимость мазута на Белой была самой высокой по сравнению с его стоимостью на Волге или Каме. Так, к примеру, в 1908 г. один пуд мазута, продаваемый товариществом, стоил в Астрахани – 35 коп., в Царицыне – 36,2 коп., в Саратове – 37,4 коп., в Казани – 39,8 коп., в Нижнем Новгороде – 41 коп., в Перми – 43 коп., в Уфе – 45 коп². Такое положение вещей объясняется прежде всего тем, что во все вышеперечисленные города мазут завозился с каспийских нефтепромыслов, а Уфа от места производства находилась дальше всех.

При отсутствии в судовых журналах сведений о конкретных маршрутах пароходов Округа и причинах этих маршрутов, оценивать эффективность расходования топлива практически не представлялось возможным. Аналогичная ситуация была и с керосином, который закупался, как правило, у товарищества «Иван Стахеев и К°». Показателен факт, что на протяжении пяти лет в период с

¹ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 5. Л. 44.

² Там же. Д. 10. Л. 17 – 17 об.

1907 по 1911 гг. денежные суммы, на которые ежегодно закупался керосин для нужд дистанции, существенно отличались одна от другой. Так, в 1907 г. товариществом было продано керосина на 31835 руб. 47 коп., в 1908 – на 53693 руб. 29. коп., в 1909 – на 34414 руб. 56 коп., в 1910 – 53170 руб. 90 коп., в 1911 – 73157 руб. 93 коп¹.

Любопытен и ещё один факт. По данным современных исследований, удельный вес нефтепродуктов в топливно-энергетическом балансе России в начале XX в. резко снизился с 41,7 % в 1900 г. до 12,1 % в 1908 г.² Снизились и объёмы добываемой нефти. В 1901 г. в России её было добыто 706 млн. пуд., в 1905 – 456 млн. пуд., в 1906 – 491 млн. пуд., а вплоть до конца исследуемого периода около 560 млн. пуд. ежегодно³. Спад производства и потребления нефти был связан с начавшимся в 1901 г. кризисом, «перешедшим с 1903 г. в депрессию, продолжавшуюся до 1908 – 1909 годов»⁴. При этом, опираясь на найденные источники, можно утверждать, что доля нефтепродуктов в топливно-энергетическом балансе бельского водного транспорта оставалась неизменной и, вероятно, была близка к 100 %. Такой вывод можно сделать из того, что в найденных во время исследования документах в качестве топлива для судов везде фигурирует мазут. Сведений же об использовании в качестве топлива на пароходах угля, кокса или дров обнаружено не было.

Таким образом, развитие водного транспорта во второй половине XIX – начале XX вв. способствовало совершенствованию государственной политики в данной отрасли. На Белой политику государства осуществляла Уфимская судоходная дистанция, деятельность которой не замыкалась лишь на контроле за соблюдением существующих 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

¹ ЦИА РБ. Ф. И-314. Оп. 1. Д. 1. Л. 6.

² Дьяконова И.А. Топливо-энергетический баланс российской промышленности в конце XIX – начале XX века // Отечественная история. 1993. № 6. С. 173.

³ Анфимов А.М. Царствование императора Николая II в цифрах и фактах // Отечественная история. 1994. № 3. С. 60.

⁴ Амосов А.И. Эволюция денежной системы России // Вопросы истории. 2003. № 8. С. 95.

помощи на воде. Фактически, круг обязанностей дистанции был шире вопросов, касающихся сугубо транспортных отношений.

3.2. Состояние прибрежной транспортной инфраструктуры

Работа водного транспорта невозможна без соответствующей прибрежной инфраструктуры. Строительство пароходных пристаней и судоремонтных мастерских, появление знаков обстановки было неотъемлемой частью процесса развития водного транспорта в исследуемый период. Кроме того, пароходы стали использоваться вместо паромов для переправы через реки в тех местах, где не было мостов. Так как на Белой постоянное пароходное сообщение установилось лишь в 1870-е гг., создание здесь прибрежной транспортной инфраструктуры началось на несколько десятилетий позже по сравнению с аналогичными процессами на других реках Европейской России. Из-за этого к концу исследуемого периода она оказалась лишь на стадии создания и обустройства.

Надо сказать, что и до начала пароходной навигации на Белой не было никакой инфраструктуры даже для барок, сплавляемых караванным способом. «Оренбургские губернские ведомости» писали в 1847 г.: «Самые значительные из рек [Оренбургской губернии– *прим. авт.*] Белая и Уфа и доселе не имеют ни благоустроенных пристаней с складными амбарами, ни бечевника, ни судоходной расправы, и самые русла их доныне остаются не очищенными от подводных камней, пней и каршей»¹.

Одним из первых нормативных актов, регламентирующих правовые отношения в области распоряжения и пользования прибрежной инфраструктурой, необходимой для пароходного сообщения, был указ Сената от 17 июня 1865 г. № 35244. Документ касался вопросов строительства и эксплуатации пароходных пристаней, так в нём говорилось: «В городах, посадах, местечках и больших

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1847. 9 августа.

торговых селениях, где окажется надобность в пароходных пристанях, часть прибрежья ... наиболее к сему одобренная, делится сообразно потребностям судоходства и по соглашению местного судоходного начальства с городским либо сельским обществом или с землевладельцем ... на участки, которые, по утверждении этого разделения окружным Правлением путей сообщения, отдаются ... с торгов, сроком не далее двенадцать лет»¹. Характерно, что на торги, где продавалось право преимущественной аренды земельных участков для строительства пристаней, допускались «только содержатели пароходов или их поверенные»². Указ № 35244 от 17 июня 1865 г. «О пароходных пристанях, устраиваемых в черте бечевника» имел двойкий характер. С одной стороны, он отсекал всех, кто не занимался речными пароходными перевозками, а, следовательно, скорее всего, не имел необходимых знаний и опыта для строительства подобного рода объектов, с другой стороны, данная юридическая норма способствовала монополизации рынка. Как отмечают М.С. Назаров, М.И. Чернов и А.А. Миташвили, «речные пристани принадлежали исключительно частным владельцам»³. Однако, учитывая тот факт, что собственником земли, на которой располагалась пристань оставался её прежний хозяин (земство, крестьянская община или частное лицо), а пароходные компании были лишь арендаторами, которые могли по истечении срока аренды поменяться, у пароходовладельцев практически отсутствовал стимул к постройке новых и модернизации старых пристаней.

На Белой такое положение вещей привело к технической неразвитости большинства пристаней, особенно это касалось небольших населённых пунктов, через которые не транспортировались промышленные грузы, а осуществлялась лишь перевозка пассажиров. Ещё в 1905 г. Правление Казанского округа путей сообщения обращало внимание участковых инспекторов судоходства на неудовлетворительное состояние пассажирских пристаней. В источнике подчёркивается: «Надзор за исправным состоянием пароходных пристаней ...

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1865. 7 августа.

² Там же.

³ Речной транспорт за 50 лет Советской власти. С. 29.

лежит ... на обязанности агентов пароходных обществ, или же самих владельцев пристаней»¹. Однако, по свидетельству современников, серьёзных изменений в их благоустройстве не произошло. Так, С.Р. Минцлов в 1910 г. отмечал следующее: «... приехал в Табынское. Пристаней здесь нет и в помине; пароход попросту подваливает к берегу, выбрасывает сходни и начинает выгружаться. Ни навесов, ни даже шалашей нет на этих импровизированных пристанях»². Впрочем, даже на больших по бельским меркам пристанях таких, как в Уфе или Бирске, все работы по погрузке и разгрузке товаров выполнялись вручную, специального оборудования на них не было.

С целью улучшения материально-технической базы на пристанях страны, 18 февраля 1909 г. вышло постановление Комитета министров «О главных основаниях и порядок установления сбора в пользу городов с грузов, привозимых в города и вывозимых из них по водным путям», согласно которому устанавливались попутные денежные сборы в пользу земств на устройство подъездных путей к пристаням и самим пристаней. Из источников не удалось точно установить размеры данного сбора. Однако известно, что в одном из проектов, поданном Бирским уездным земским собранием в 1908 г., речь шла об 1/8 коп. с одного пуда груза³. Следует сказать, что постановление было крайне ожидаемым, так как имело важное значение для создания береговой инфраструктуры. В первую очередь, оно было в интересах тех речных портов, грузооборот через которые был максимально высоким. Впрочем, учитывая тот факт, что постановление вышло лишь в конце исследуемого периода, оно, вероятно, так и не успело серьёзно повлиять на состояние бельских пристаней.

В литературе нет единой точки зрения о количестве пристаней на Белой в данный период. Так, к примеру, Р.А. Аюпов и А.Т. Дусалимов в своей работе упоминают лишь Софроновскую пристань, оговариваясь, что в Уфе «только в начале навигации в (апреле) временно пристань оборудовали недалеко от

¹ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 4. Л. 6 – 6 об.

² Минцлов С.Р. Уфа. Дебри жизни. Дневник 1910 – 1915 гг. С. 16.

³ Систематический сводный сборник постановлений Уфимского губернского земского собрания за 35 лет (1875–1909гг.). С. 793.

нижнебазарной площади ... (ныне у Монумента Дружбы)»¹. В.В. Спицкий называет четыре пристани, автор пишет: «Пароходы грузились на Сафроновской пристани, Оренбургской переправе, Кузнецовском и Дербешкинском затонах»². По данным же В.А. Худякова, «на Белой в конце XIX – начале XX вв. действовала 21 пристань, крупнейшими из которых были: Уфа, Красный Яр, Александровская, Благовещенский завод, Бирская, Дюртюлинская, Дербешка и др»³. Кроме того, на притоках Белой было около 30 пристаней, «в том числе на реке Уфа: Абызовская, Бердяшев перевоз, Крушинская, Урюшевская, Красногородская, Каргинская, Саткинская, Усть-Катавская и др»⁴.

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

Наиболее крупными зимними стоянками речных судов на Белой являлись Старицкий и Ахлыстинский затоны. В.А. Худяков перечисляет также затоны «Кузнецовский, Бирский и Дербешкинский»⁵. История возникновения Старицкого затона – крупнейшей стоянки судов в зимний период в бассейне Белой – такова: «В 1854 г. река Белая в результате снегообильной зимы неудержимым весенним паводком пробила себе новое русло в районе г.Уфы. Место старого русла, старицы длиной 12 км, впоследствии стали использовать как место для зимнего отстоя и ремонта судов – Старицкий затон»⁶. С 1861 г., как подчёркивает В.А. Худяков, Старицкий затон «до сегодняшних дней ... ни разу не

¹ Аюпов Р.А., Дусалимов А.Т. Мчится тройка почтовая. Почтовая связь в Башкортостане. С. 53.

² Спицкий В.В. Из истории развития речного транспорта Республики Башкортостан // Вестник Башкирского университета. 2007. т.12, № 2. С. 82.

³ Худяков В.А. На волне памяти // Бельские просторы. 2008. № 10. С. 157.

⁴ Там же.

⁵ Там же. С. 158.

⁶ Там же. С. 156.

пустовал»¹. По данным В.Б. Иванова, в затоне на рубеже XIX – XX вв. ежегодно зимовало на приколе до 30 самоходных и 50 несамоходных судов².

Преимущество Старицкого затона заключалось в том, что он имел большую протяжённость и во время весеннего ледохода плывущие по реке льдины, как правило, не достигали стоящих на приколе судов. Однако в то же время для вывода судов из затона нередко приходилось выкалывать лёд. Ахлыстинский затон был меньше, выгодность его положения заключалась в том, что на участке реки, близ которого он находился, постоянно существовало сильное течение, которое относило в период ледохода плывущие льдины в противоположную от затона сторону. Согласно источнику, около Бирска не было затона, суда зимовали около пристани. Так как Бирск находится на правом берегу Белой, а «выдающийся [в этом месте – прим. авт.] в реку с правой стороны мыс, при подходе к которому ледохода, при ширине реки в этом месте уклоняет в левую сторону»³, зимовка для судов здесь также была безопасной. Места, где проходила зимняя стоянка судов, охранялись. С этой целью каждую осень производился наём десятников и сторожей «для надзора за порядком зимовки судов и пароходов, с платою: первых по 10 рублей, а последних по 7 рублей в месяц»⁴.

По данным М.С. Назарова, М.И. Чернова, А.А. Миташвили, к концу исследуемого периода среднемесячная заработная плата по стране для грузчиков, работавших на водном транспорте, «не превышала 10 – 12 руб., матросов и рулевых – 16 – 25, работников машинных команд – 20 – 30 руб»⁵. По данным же архивных источников, на Белой на рубеже XIX – XX вв. за 6 месяцев службы на судне командир и машинист зарабатывали каждый по 240 рублей, кочегар от 90 до 100 рублей. Заработная плата рядового рабочего на водном транспорте составляла не менее 12 рублей в месяц⁶. Для сравнения: годовое жалование начальника Уфимской судоходной дистанции составляло в 1907 г. 1335 р. 36 коп⁷.

¹ Худяков В.А. На волне памяти // Бельские просторы. 2008. № 10. С. 157.

² Иванов В.Б. На бельских просторах. С. 21.

³ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 1. Л. 71 об.

⁴ Там же. Л. 152.

⁵ Речной транспорт за 50 лет Советской власти. С. 31.

⁶ РГИА. Ф. 1287. Оп. 27. Д. 797. Л. 5.

коп¹. Таким образом, можно говорить, что для отдельных категорий рабочих и служащих на бельском водном транспорте заработная плата была выше среднероссийской.

Судоремонтные мастерские Старицкого затона, по данным В.Б. Иванова, представляли собой череду землянок, сараев и небольших одноэтажных срубных домов. Аналогичную информацию приводит и В.А. Худяков. Автор указывает, что большинство судовладельцев в лучшем случае обосновывались «на кусочке береговой территории Старицкого затона в г. Уфе, держали по несколько деревянных домишек и всевозможного рода сараев»².

Продолжала оставаться и проблема нехватки квалифицированных кадров. Как правило, в таких судоремонтных мастерских работали люди без специального образования – «практики, выбившиеся ... из матросов, рулевых, лоцманов, масленщиков ценой длительного и упорного труда. Профессии ... судостроителей (котельщики, плотники, маляры, конопатчики ...) передавались из поколения в поколение»³. Скорее всего, большинство людей, работавших в судоремонтных мастерских, формально продолжали оставаться крестьянами. В Уфимской губернии в начале XX в. доля крестьян среди людей, работавших по найму, составляла 76%⁴, что отражало и общероссийскую тенденцию. По данным Л.Н. Гончаренко, основная масса российских рабочих в исследуемый период могла выступать на рынке труда лишь в качестве отходников, «сохраняя свой сословный статус и связь с общиной»⁵.

Далеко не все парходные компании имели специальные ремонтные мастерские. Такие мастерские имелись лишь у двух обществ: «Н-цы Д.Д. Якимова» и «Бр. Каменские и Мешков». Однако даже те мастерские, которые имелись в наличии, не всегда располагали хорошей материально-технической

¹ Приложение 17.

² Худяков В.А. На волне памяти // Бельские просторы. 2008. № 10. С. 158.

³ Речной транспорт за 50 лет Советской власти. С. 31.

⁴ Ковальченко И.Д., Моисеенко М.Л., Селунская Н.Б. Социально-экономический строй крестьянского хозяйства в Европейской России в эпоху капитализма (источники и методы исследования). М., 1988. С. 211.

⁵ Гончаренко Л.Н. Рынок труда в Поволжье во второй половине XIX века: формирование и функционирование // Поволжье в системе всероссийского рынка: история и современность: Материалы научной конференции. Чебоксары, 2000. С. 74.

базой. К примеру, электричество имелось лишь в мастерской общества «Н-цы Д.Д. Якимова», которое вырабатывалось двигателями «Нобель» мощностью 10 л.с. Во всех остальных для освещения использовались керосиновые лампы. «Если и были токарные и сверлильные станки, то приводились они в движение вручную»¹. Вот что вспоминает масленщик парохода «Владимир» Ф. Палеев: «Ремонт машин и прочего речники проводили сами при помощи "механизации": огромное – метров шесть в диаметре – маховое деревянное колесо. К нему прикреплен шкив, от шкива приводной ремень на трансмиссию. А главной двигательной силой были два кочегара с одной и два масленщика – с другой стороны: вращали колесо за ручки. Через час – смена»².

Рабочий день в судоремонтных мастерских длился по 10 – 11 часов³. Бытовые условия также оставались достаточно тяжёлыми. В работе В.Б. Иванова приводятся воспоминания людей, работавших в Старицком затоне в начале XX в. Опираясь на свидетельства современников, мы можем узнать о некоторых деталях бытовой жизни речников того времени. Вот о чём рассказывал рабочий Н. Ситнов: «... на двух- трёхъярусных нарах вповалку спали матросы, кочегары, масленщики. Придут с работы – одежда сырая, сушить негде. Снимут, да и под нары (под себя) положат – вот так и сушили»⁴.

Впервые информация об установке специальных знаков на Белой, регламентирующих движение судов на воде, встречается в источнике, датированном 1892 г., когда Правление Казанского округа предписало начальнику Уфимской дистанции Циркуляром № 2214 от 20 апреля 1892 г. представить «ведомость обстановки указательными знаками водяных путей вверенного ... участка»⁵. Несколькими годами позже в «Обзоре Уфимской губернии за 1896 год» отмечалось, что «для беспрепятственного плавания судов по реке Белой

¹ Худяков В.А. На волне памяти // Бельские просторы. 2008. № 10. С. 158.

² Иванов В.Б. На бельских просторах. С. 21.

³ Там же.

⁴ Там же.

⁵ ЦИА РБ. Ф. И-376. Оп. 1. Д. 1. Л. 27.

производилась обстановка её от г. Уфы до впадения в р. Каму указательными береговыми плавучими знаками, в ночное время освещавшимися»¹.

Опираясь на источники, можно утверждать, что данные знаки стали устанавливаться ежегодно. В «Обзорах Уфимской губернии» с 1896 по 1904 гг. имеются сведения об их установке. Однако в источниках, относящихся к 1905 – 1910 гг., аналогичная информация отсутствует; вновь сведения о знаках, регулирующих движение на воде, появляются в «Обзорах Уфимской губернии» лишь за 1911 – 1913 гг. Ввиду того что грузооборот на Белой в период 1905 – 1910 гг. только вырос и что не произошло снижения ни одного показателя по сравнению с навигациями рубежа XIX – XX вв., можно утверждать, что в течение этих пяти лет на Белой также выставлялись судоходные знаки обстановки. Скорее всего, информация о них не попала в официальные источники из-за того, что к 1905 году их выставка осуществлялась на протяжении девяти навигаций и, следовательно, сведения подобного рода уже не считались важными.

Потребность в постоянной и удобной переправе через Белую возникла ещё до установления на ней регулярного пароходного сообщения. Из источников известно, что ещё в 1865 г. под Уфой существовал плашкоутный мост, который «состоял из 16 пар плашкоутов и 28 бревенчатых плотов»². Содержался мост «на губернский земский сбор, отдаваясь в содержание частным лицам, по контрактам, заключаемым в Губернской строительной и дорожной комиссии»³. Функционирование его осуществлялось «с июня до половины октября»⁴. По-видимому, строительство и содержание таких мостов обходилось дешевле создания пароходной переправы. Так, к примеру, в ценах 1865 г. для постройки плашкоутного моста необходимо было потратить не менее 11 тысяч рублей, срок же его эксплуатации составлял не более 10 лет. При этом капитальный ремонт моста, который следовало делать каждые пять лет, обходился как минимум в 6300

¹ Обзор Уфимской губернии за 1896 год. С. 24.

² Оренбургские губернские ведомости. 1865. 17 апреля.

³ Там же. 1860. 17 сентября.

⁴ Черемшанский В.М. Описание Оренбургской губернии в хозяйственно-статистическом, этнографическом и промышленном отношении. С. 38.

рублей¹. То есть в среднем за 10 лет расходы на строительство и содержание плашкоутного моста во второй половине XIX в. составляли по современным подсчётам не менее 23600 рублей. Помимо этого, содержание моста требовало более мелких единовременных расходов. К примеру, в одном из источников говорится: «Начальник Оренбургской губернии сообщил о сделанном ... распоряжении к отпуску ... 300 руб. сер. на исправление старого плашкоутного моста у Вавиловской переправы близ г. Уфы, по Сибирскому почтовому тракту»². По данным Л.Р. Габдрафиковой, «в 1877 г. губернское земское собрание постановило упразднить мосты [под Уфой – прим. авт.], оставив лишь одни паромы»³, однако эта мера привела к снижению пропускной способности через Белую. В результате, от идеи замены уфимских плашкоутных мостов паромной переправой пришлось отказаться.

В отличие от Уфы, под Бирском существовала лишь паромная переправа, «которая сначала была дневной, а затем круглосуточной»⁴. О важности переправы для жителей города и близлежащих территорий говорит тот факт, что на рубеже XIX – XX вв. ежегодно по ней переправлялось до 200 тыс. человек, 120 тыс. лошадей, 600 тыс. пудов грузов, а также 100 тыс. экипажей и телег⁵. Паромы приводились в движение «посредством особых конских приводов»⁶. В период же весеннего половодья переправа через реку осуществлялась только на лодках. Для населения переправа была бесплатной. Содержалась она частным лицом, которое ежегодно получало от Бирской уездной управы фиксированную оплату. К примеру, в 1899 г. стоимость содержания переправы составляла 1125 рублей в год⁷. Данное положение вещей несло в себе большое противоречие. С одной стороны, отсутствие платы за перевоз позволило достичь максимальных объёмов перевозок, с другой, когда возник вопрос о модернизации переправы, ни у

¹ Оренбургские губернские ведомости. 1865. 17 апреля.

² РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 169. Л. 2.

³ Габдрафикова Л.Р. Города и горожане Уфимской губернии 1870 – 1892 гг.: по материалам органов местного самоуправления. Казань, 2013. С. 88.

⁴ Нигматуллина И.В. Старая Уфа. Историко-краеведческий очерк. С. 167.

⁵ РГИА. Ф. 1287. Оп. 27. Д. 797. Л. 5.

⁶ Там же.

⁷ Там же. Л. 1.

арендатора, ни у губернской или уездной администрации не оказалось для этого средств.

Право содержания переправ, как и мостов, выставлялось на аукцион. Однако на практике подобные аукционы не привлекали большого внимания предпринимателей. Часто аукционы срывались из-за отсутствия желающих в них участвовать. В таких ситуациях подряд на содержание объекта получал прежний содержатель при условии его согласия. Если же объект ещё не был построен, а торги срывались, то, как правило, это заканчивалось неудачей всей инициативы. Основная причина срыва аукционов заключалась в том, что для предпринимателей подряды были невыгоды. К примеру, в 1898 г. Уфимское губернское земское собрание приняло решение о создании вместо паромной переправы у города Бирска паромной. С этой целью Собранием в 1899 г. было выделено 2500 рублей на обустройство всей необходимой инфраструктуры, однако торги, на которых продавалось право взять данный подряд, не состоялись «за неявкой желающих торговаться»¹. Данный факт вполне объясним, так как очень часто выделяемых государственными органами средств оказывалось недостаточно для создания и эксплуатации тех или иных объектов. Согласно источнику, для обустройства паромной переправы требовалось не 2500 рублей, а около 12000 рублей. Из этой суммы 10000 рублей пришлось бы потратить на покупку небольшого парохода, мощность паровых котлов которого не превышала бы 10 – 12 л.с. Кроме этого, необходимо было приобрести паромы, на которых располагались бы пассажиры и грузы. Предполагалась покупка «трёх паромов в 1200 руб. (по 400 руб. каждый); снабжение паромов снастями 50 руб., устройство двух мостков к паромам 200 руб. и постройка двух изб для служащих 200 – 300 руб»². Помимо этого, ежегодная эксплуатация паромной переправы могла обойтись в 3800 – 4000 рублей. В эту сумму включалось бы жалованье судовой команды парохода и зарплата рабочих, занятых на паромах, а также затраты на техническую эксплуатацию оборудования.

¹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 27. Д. 797. Л. 1.

² Там же. Л. 5.

Кроме того, ситуацию осложнял излишний бюрократизм. В целях эффективного расходования бюджетных средств, согласно существовавшему законодательству, Губернская строительная и дорожная комиссия, а позже земство, могли утверждать «сметы [лишь – *прим. авт.*] на суммы до десяти тысяч рублей, без предварительного рассмотрения в Главном управлении путей сообщения и публичных зданий [позже в Министерстве путей сообщения – *прим. авт.*] ... на ... работы, которые не требуют особых проектов»¹. Если же подряд превышал 10 тыс. рублей, то такие работы выставлялись на аукцион, а проекты планируемых работ должны были утверждаться в Министерстве путей сообщения. В источнике указывается: «Дабы дать более правильный и законный вид к предъявлению на самих торгах условий со стороны казны, было бы полезно ... чтобы кондиции на подряды ... свыше 10 / т. р. [тысяч рублей – *прим. авт.*], представлялись ... в министерство и по ... утверждению обращены в окружные правления для предъявления на торгах»². Так как строительство любого крупного инфраструктурного объекта требовало значительных средств, аукционы на проведение таких работ не могли быть проведены без согласования с центральными органами власти.

Следует сказать, что в Уфимской губернии в данный период существовала практика платного перевоза на речных переправах, когда арендатор взимал плату с пассажиров по заранее утверждённой властями таксе. Несмотря на то, что в таких случаях происходило неизбежное снижение числа потенциальных пассажиров, в распоряжении арендатора оказывались необходимые средства для технической модернизации арендованного им объекта. К примеру, в 1898 г. Уфимское губернское земское собрание сдало в аренду на пять лет пароходную переправу через Каму у села Бережные Челны в Мензелинском уезде. Не считая 395 рублей в год, которые губернское Земство, согласно договору, выплачивало арендатору, переправа полностью содержалась за счёт сборов с проезжающих. Собираемых средств хватало на содержание парохода с мощностью котлов в 12

¹ Свод законов Российской империи. Т. XII. Часть 1. Устав строительный. СПб., 1857. С. 31.

² РГИА. Ф. 173. Оп. 1. Д. 308. Л. 2 об – 3.

л.с., двух баркасов длиной 9 саженой (19,2 м) и шириной 10 аршин (7,1 м), двух лодок длиной 6 саженой (12,8 м) и шириной 7 аршин (5 м) и двух небольших лодок, размеры которых в источнике не уточняются¹. Кроме этого, необходимо было построить и содержать две пристани и «одну избу для приюта приезжающих»². Оплата работы судовой команды, ночное освещение пристаней также относились «на счёт контрагента»³. В тёмное время суток переправа осуществлялась не на пароходах, а на лодках, как подчёркивается в источнике, «гребным способом»⁴. По-видимому, данный факт объясняется прежде всего снижением в ночной период пассажиропотока и нежеланием владельцев использовать паромный транспорт в тёмное время суток из соображений безопасности.

Скорее всего, с учётом всех расходов у арендатора ещё оставались средства в виде прибыли. Сложно предположить, что предприниматель стал бы применять новейшие технические изобретения, получая от губернского земства за это лишь 395 рублей в год, в то время как содержатель паромных переправ на коноводных машинах, морально устаревшей к рубежу XIX – XX вв. технике, получал за тот же период 1125 рублей.

Впрочем, из источников известно, что к концу исследуемого периода у Бирска уже существовала паромная переправа. Опираясь на имеющийся материал, нельзя назвать точную дату её создания, можно лишь утверждать, что переправа была организована не ранее 1899 г. На ней работали двенадцать рабочих. Кроме этого, судовая команда парохода «Славянин», которым буксировался паром, состояла из четырех человек: капитана-машиниста, двух помощников машиниста и матроса⁵.

О ценах, существовавших на паромных переправах за перевоз через реку, можно узнать из «Проекта нормальной таксы на паромной переправе через р.

¹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 27. Д. 797. Л. 3 об.

² Там же.

³ Там же.

⁴ Там же.

⁵ ЦИА РБ. Ф. И-151. Оп. 1. Д. 201. Л. 3 об.

Белую при г. Бирске»¹, составленного губернской Управой в 1899 г. Прежде всего цены зависели от времени года, в которое совершались перевозки. Весной, в период половодья, когда река разливалась и увеличивалась дальность перевозок, плата повышалась. В летний же и осенний периоды цены за перевоз становились ниже. К примеру, в весеннее время стоимость поездки на пароме для одного человека была 3 копейки, летом же и осенью 1 копейка. Кроме этого, цены зависели и от вида перевозимого через реку имущества, наличия или отсутствия груза. Примечательно, что на переправах взималась попутная плата за перевоз грузов, содержатели переправ были обязаны установить на переправе весы.

Государство активно участвовало в ценообразовании. Во-первых, через земские и губернские органы власти, а также Министерство внутренних дел устанавливались цены за перевоз на паромах. Арендатор парома не мог поменять назначенную цену, он мог лишь отказаться от участия в аукционе, где продавалось право взять подряд на обслуживание переправы. Если же предприниматель участвовал в торгах, то это означало согласие с условиями аукциона. Нередкими были случаи, когда срок аренды истекал, и арендатор объявлял о невозможности со своей стороны продления договора. В таких случаях уездная Управа назначала новый аукцион. Если во время торгов находился предприниматель, готовый взять подряд на прежних условиях или за ещё меньшую плату, он становился победителем аукциона. Однако, как правило, такие ситуации были редкими. Гораздо чаще губернское Земство было вынуждено повышать стоимость содержания переправы, чтобы привлечь потенциальных арендаторов. Во-вторых, в тех случаях, когда переправу планировалось сделать платной для населения, органы губернской и уездной власти исходили не только из интересов содержателя, но и из интересов людей, которые должны были пользоваться их услугами. К примеру, когда в 1899 г. Уфимским губернским земским собранием обсуждался проект создания платной паромной переправы у Бирска, предложенный Бирской уездной управой, в него были внесены изменения, касающиеся оплаты перевоза, Так, стоимость проезда

¹ Приложение 18.

пеших людей в период весеннего половодья была снижена с пяти до трёх копеек. Стоимость перевоза верховых лошадей, а также лошадей, запряжённых в телегу, снижена в весенний период с 10 до 8 копеек, а в летний период – с 5 до 3 копеек. В то же время плата за провоз дорожных колясок в весенний период была поднята с 10 до 15 копеек. При этом гласные губернского Земства аргументировали данное решение тем, что «понижение платы в первом случае вызывается тем ... что владельцы указанного груза – крестьяне составят ... самый обширный, но ... малосостоятельный контингент, для которого каждая копейка дорога, а случается, что негде её и взять. Что касается увеличения платы до 15 копеек за переправку в разлив [для – прим. авт.] дорожных тарантасов, колясок ... то оно, не составляя обременения для владельцев, сохранит за таксой ... последовательность»¹. То есть в данном случае можно говорить о факте социальной политики.

Таким образом, состояние прибрежной транспортной инфраструктуры на Белой было, скорее, в неудовлетворительном состоянии. Связано это было в первую очередь с отсутствием финансовых вложений в её развитие. Так как местные судоходные компании не обладали крупными парками судов, они не могли строить большие пристани или судоремонтные мастерские, да и, в принципе, не были заинтересованы в таком строительстве, так как для судовладельцев было более рентабельным ремонтировать и оставлять свои суда на зимний период на Каме и Волге, где уже существовала вся необходимая для этих целей инфраструктура.

¹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 27 Д. 797. Л. 3 об.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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 модернизация была в интересах производителей металлургической и деревообрабатывающей продукции, а также 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 внутрисоссийской, так и международной, однако два последних фактора были менее значительными. Именно промышленники и купцы становились одними из первых пароходоладельцев в регионе, приобретая пароходы для транспортировки своей продукции к местам сбыта. В то же время создание на Белой пароходного сообщения происходило при активной поддержке губернских властей, фактически являвшихся инициатором этого процесса.

Применение в бельском бассейне коноводных машин, начавшееся в 1850-е гг., не сыграло решающего значения для развития судоходства в регионе, так как использование данного вида техники продолжалось недолго. Как указывается в исследовании, коноводные машины на Белой появились не ранее 1853 г., однако уже с конца 1850-х гг. там стали осуществляться пароходные рейсы. В то же время они эксплуатировались на паромных переправах вплоть до конца XIX в., сыграв, скорее, отрицательное значение в развитии бельского водного транспорта, так как являлись к тому времени морально устаревшей техникой, бесплатное использование которой тормозило техническую модернизацию данных инфраструктурных объектов.

На протяжении всего исследуемого периода серьёзной преградой на пути развития бельского судоходства являлось мелководье и засорённость русла реки. В результате, 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 проведены лишь в конце XIX в. Главной причиной столь позднего принятия мер являлась их финансовая затратность. Систематические же мероприятия по очистке и углублению бельского русла стали предприниматься лишь 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. К началу XX в. Белая по сравнению с серединой XIX в. стала полноводнее, что облегчило развитие водного транспорта, несмотря на отсутствие работ по углублению и очистке дна.

Впервые пароходная навигация на Белой была, видимо, 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». Роль «Дружины» заключается в том, что это первая коммерческая компания, решившая предоставлять свои услуги местным потребителям на условиях свободной рыночной конкуренции. И хотя в результате общество свернуло свою деятельность на Белой, оно доказало возможность коммерческих рейсов по данной реке.

С началом первых пароходных коммерческих рейсов на Белой увеличился общий объём грузоперевозок, связанный главным образом с продолжавшимся ростом объёмов производства в самой Оренбургской губернии; небольшую роль до конца 1870-х гг. имела транзитная торговля со странами Средней Азии. Многократно возросла скорость доставки товаров местных производителей к рынкам сбыта. Если при старом способе транспортировки, когда товар сплавлялся на барках, его доставка осуществлялась в течение целой навигации, то грузы, отправляемые на пароходах, доходили до потребителей за один – два месяца. В условиях конкуренции российских торговых и промышленных кругов за рынки Приуралья, данный фактор играл немаловажное значение. Кроме того, он способствовал увеличению производства на заводах самой Оренбургской губернии, так как вместе со скоростью доставки их продукции возросла и скорость её продажи. Однако в это время пароходные рейсы не были постоянными. Как правило, они осуществлялись преимущественно во время весеннего половодья, после чего их интенсивность падала. В этот период пароходы совершали исключительно грузовые рейсы, провоз пассажиров не являлся постоянной статьёй дохода их владельцев.

В период с 1870 г. до рубежа 1880 – 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 событий этого времени является период работы на Белой пароходной компании «Бельское пароходство». Роль «Бельского пароходства» состоит прежде всего в том, что с началом работы именно этой пароходной компании 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.

Крупные компании, располагавшие большим парком судов, в исследуемый период 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 в течение двух – трёх лет, 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. Это объясняется прежде всего ростом рынка речных перевозок в стране в целом. 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. Из-за этого к концу исследуемого периода прибрежная инфраструктура на Белой находилась лишь в стадии создания и развития. Состояние бельских пристаней не всегда было удовлетворительным. Это было связано как с противоречиями в законодательстве, так и с отсутствием на Белой крупных пароходных компаний, готовых строить и совершенствовать пристани за собственный счёт. В то же время, серьёзное внимание уделялось санитарному состоянию существующих пристаней, за исполнением всех санитарных норм следили служащие Уфимской судоходной дистанции. Судоремонт на Белой также отставал по своим масштабам и качественным характеристикам от уровня развития ремонта судов на Каме и Волге. Только крупные пароходные компании были способны на создание

ремонтных мастерских, где использовались последние разработки в области судоремонта, однако на Белой эти компании почти не работали. Модернизация же паромных переправ была не завершена, так как она требовала вложения значительных материальных средств. Губернские и уездные власти, зная о существовании данной проблемы, предпринимали попытки её решения, однако из-за отсутствия необходимых для этого средств техническое обновление затягивалось. Препятствием для модернизации послужил не только экономический, но и социальный фактор. Для властей оказался принципиальным вопрос о платёжеспособности людей, которым предстояло пользоваться переправами. При этом такое положение вещей не могло устраивать предпринимателей, так как те в свою очередь стремились к скорейшей и максимальной окупаемости вновь создаваемых объектов.

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 вплоть до конца исследуемого периода неуклонно возрастал, и потребность в речных перевозках оставалась достаточно высока. Тем не менее, из-за конкуренции между двумя видами транспорта 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.

На протяжении всего исследуемого периода пароходы так и не стали основным средством транспортировки грузов на Белой, как правило, ими перевозились лишь дорогие товары или товары, требующие бережных условий хранения. Сплав барок не потерял своего значения вплоть до конца исследуемого периода. Рост грузоперевозок на несамоходных судах продолжился. Особенно крупным он был по грузам, вывозимым за пределы губернии. 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 грузов после установления паромства в регионе многократно возросли. Значительная

часть ввозимых в Оренбургскую, а затем в Уфимскую губернию грузов доставлялась на протяжении большей части исследуемого периода именно парходами. Данный факт объясняется прежде всего тем, что ввозимые грузы должны были транспортироваться против течения Белой, что было проще сделать, применяя парходную тягу, а не исчезнувший труд бурлаков.

В техническом же отношении водный транспорт в бассейне реки Белой прошёл в исследуемый период все стадии развития, что и водный транспорт по стране в целом. То есть техническая эволюция бельского водного транспорта являлась частью общероссийского процесса модернизации речного флота. Если в конце 1850-х гг. по Белой навигация осуществлялась кабестанами и парходами, работавшими на дровах, то уже в начале XX в. в регионе эксплуатировались колёсные суда, работавшие на мазуте.

Необходимо сказать, что на процесс развития водного транспорта на Белой оказала серьёзное влияние и политика государства. При этом если административная часть этой политики может быть оценена однозначно положительно, то её налоговая составляющая выглядит противоречиво. Несомненно, что создание Уфимской судоходной дистанции, являвшейся частью единой административной системы Министерства путей сообщения, имело прогрессивные последствия для бельского судоходства, выразившиеся в появлении механизмов решения таких проблем, как чрезвычайные ситуации на воде или распространение эпидемий на речных судах.

Противоречия же налоговой политики государства заключались в том, что, с одной стороны, правительство пыталось унифицировать налоговую нагрузку для всех судовладельцев, введя попудный судовой сбор. С другой, им была допущена серьёзная ошибка, когда всех собственников парходов обязали приобретать торговые свидетельства 1-й гильдии без учёта фактических доходов предприятия. Ситуация усугубилась тем, что такое положение вещей было, когда парходные перевозки в России только начинали осуществляться, что способствовало монополизации отношения в отрасли. В то же время правительство вплоть до конца исследуемого периода не допускало появления

дополнительных налогов, несмотря на неоднократные инициативы их введения на местах. Финансовые поступления в бюджеты местных органов власти представляли собою не налоги, а арендную плату за пользование городской земельной собственностью. Когда же водный транспорт стал уступать свои позиции железнодорожному, ему оказали поддержку, отменив судовой сбор. Однако уже через 13 лет правительство фактически поменяло своё решение, введя попутный денежный сбор в пользу местных органов власти, добивавшихся этого на протяжении всего исследуемого периода.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Архивные источники

Российский государственный исторический архив (РГИА)

1. Ф. 18. – Департамент мануфактур и внутренней торговли Министерства финансов
Оп. 5. Д. 1626.
2. Ф. 20. – Департамент торговли и мануфактур Министерства финансов
Оп. 6. Д. 400.
3. Ф. 95. – Отделы торгового мореплавания и торговых портов МТПИ
Оп. 1. Д. 33, 508.
4. Ф. 173. – Департамент водяных сообщений Министерства путей сообщения
Оп. 1. Д. 45, 77, 125, 308.
5. Ф. 218. – Департамент искусственных дел Главного управления путей сообщения и публичных зданий
Оп. 1 ч. IV. Д. 6020.
6. Ф. 597. – Петербургский (Петроградский) частный коммерческий банк
Оп. 2. Д. 195.
7. Ф. 1152. – Департамент государственной экономии Государственного совета
Оп. 5. Д. 169.
8. Ф. 1263. – Комитет министров (1802 – 1906)
Оп. 1. Д. 3200.
9. Ф. 1287. – Хозяйственный департамент Министерства внутренних дел
Оп. 6. Д. 1328, 1418.
Оп. 7. Д. 371, 1638.

Оп. 27. Д. 797

Оп. 33. Д. 200, 451.

10. Ф. 1288. – Главное управление по делам местного хозяйства
Министерства внутренних дел

Оп. 25. Д. 75.

11. Ф. 1341. – Первый департамент Сената

Оп. 103. Д. 1726.

Центральный исторический архив Республики Башкортостан (ЦИА РБ)

12. Ф. И-138. – Оренбургская казённая палата

Оп. 2. Д. 408.

13. Ф. И-151. – Бирская уездная земская управа

Оп. 1. Д. 201.

14. Ф. И-311. – Уфимская городская дума

Оп. 1. Д. 2.

15. Ф. И-312. – Уфимская контора товарищества нефтяного производства
братьев «Нобель»

Оп. 1. Д. 4.

16. Ф. И-314. – Уфимская контора торгово-промышленного товарищества
«Иван Стахеев и К^о»

Оп. 1. Д. 1.

17. Ф. И-340. – Уфимская городская управа

Оп. 1. Д. 19.

18. Ф. И-376. – Уфимская судоходная дистанция

Оп. 1. Д. 1,2,3,4,5,6,8,10.

Законодательные акты

19. Свод законов Российской империи. – Т. XII. – Часть 1. – Устав путей сообщения. – СПб., 1857.
20. Свод законов Российской империи. – Т. XII. – Часть 1. – Устав почтовый. – СПб., 1857.
21. Свод законов Российской империи. – Т. XII. – Часть 1. – Устав строительный. – СПб., 1857.

Опубликованные источники

22. Борковский И.Ф. Торговое движение по Волжско-Мариинскому водному пути. – СПб, 1874. – 49 с., 1 л. к. – (Труды экспедиции, снаряжённой имп. Вольным экономическим и Русским географическим обществом для исследования хлебной торговли и производительности в России; Т. IV, Вып. 2).
23. Выбор статей из Оренбургских губернских ведомостей за 1859 год. – Уфа: губернская типография, 1859. – 352 с.
24. Выбор статей из Оренбургских губернских ведомостей за 1860 год. – Уфа: губернская типография, 1861. – 496 с.
25. Гурвич Н.А. Грузы в Уфимской губернии, их направление, движение и численность / Н.А. Гурвич // Уфимский календарь на 1876 год / под ред. В. А. Новикова, Н.А. Гурвича. – Уфа: губернская типография, 1876. – Вып. 2. – С. 5 – 8.

26. Гурвич Н.А. О судоходстве в Уфимской губернии за 1874 год / Н.А. Гурвич // Уфимский календарь на 1876 год / под ред. В. А. Новикова, Н.А. Гурвича. – Уфа: губернская типография, 1876. – Вып. 2. – С. 60.
27. Гурвич Н.А. Хронологическо-статистические заметки о замерзании и вскрытии реки Белой у города Уфы за 121 год (1780-1901) / Н.А. Гурвич. – Уфа: типография губернского правления, 1902. – 13 с.
28. Листовский А.С. Летопись пароходства по реке Белой / А.С. Листовский // Справочная книжка Уфимской губернии / сост. Н.А. Гурвич. – Уфа: Печатня Н. Блохина, 1883. – Отд. II. – С. XLVI – LI.
29. Отчёт о работах партии по исследованию рр. Уфы и Белой в 1913 году. – 35 с.
30. Систематический сводный сборник постановлений Уфимского губернского земского собрания за 35 лет (1875–1909 гг.). – Уфа: электрическая губернская типография, 1915. – Том №1. – 1002 с.
31. Черемшанский В.М. Описание Оренбургской губернии в хозяйственно-статистическом, этнографическом и промышленном отношениях / В.М. Черемшанский. – Уфа: типография оренбургского губернского правления, 1859. – 472 с.
32. Шортон Е.П. Несколько слов о судоходстве по реке Медведице // Вестник императорского Русского географического общества. / Е.П. Шортон. – СПб, 1860. – № 29. – Часть V. – 40 с.

Справочные и статистические издания

33. Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1904 год. – Справочная книжка. – Уфа: губернская типография, 1904. – 96 с.
34. Обзор Уфимской губернии за 1885 год. – Уфа: типография губернского правления, 1886. – 49 с. + прил.

35. Обзор Уфимской губернии за 1890 год. – Уфа: типография губернского правления, 1891. – 152 с. + прил.
36. Обзор Уфимской губернии за 1892 год. – Уфа: типография губернского правления, 1892. – 141 с. + прил.
37. Обзор Уфимской губернии за 1895 год. – Уфа: типография губернского правления, 1896. – 86 с. + прил.
38. Обзор Уфимской губернии за 1896 год. – Уфа: типография губернского правления, 1897. – 99 с. + прил.
39. Обзор Уфимской губернии за 1897 год. – Уфа: типография губернского правления, 1898. – 115 с. + прил.
40. Обзор Уфимской губернии за 1898 год. – Уфа: типография губернского правления, 1900. – 120 с. + прил.
41. Обзор Уфимской губернии за 1899 год. – Уфа: типография губернского правления, 1900. – 102 с. + прил.
42. Обзор Уфимской губернии за 1900 год. – Уфа: типография губернского правления, 1902. – 125 с. + прил.
43. Обзор Уфимской губернии за 1901 год. – Уфа: типография губернского правления, 1903. – 93 с. + прил.
44. Обзор Уфимской губернии за 1902 год. – Уфа: типография губернского правления, 1903. – 98 с. + прил.
45. Обзор Уфимской губернии за 1903 год. – Уфа: типография губернского правления, 1904. – 96 с. + прил.
46. Обзор Уфимской губернии за 1904 год. – Уфа: типография губернского правления, 1905. – 103 с. + прил.
47. Обзор Уфимской губернии за 1905 год. – Уфа: типография губернского правления, 1906. – 81 с. + прил.
48. Обзор Уфимской губернии за 1906 год. – Уфа: типография губернского правления, 1908. – 86 с. + прил.
49. Обзор Уфимской губернии за 1908 год. – Уфа: типография губернского правления, 1910. – 70 с. + прил.

50. Обзор Уфимской губернии за 1909 год. – Уфа: губернская электрическая типография, 1911. – 61 с. + прил.
51. Обзор Уфимской губернии за 1910 год. – Уфа: губернская электрическая типография, 1912. – 97 с. + прил.
52. Обзор Уфимской губернии за 1911 год. – Уфа: губернская электрическая типография, 1914. – 99 с. + прил.
53. Обзор Уфимской губернии за 1912 год. – Уфа: губернская электрическая типография, 1914. – 116 с. + прил.
54. Обзор Уфимской губернии за 1913 год. – Уфа: губернская электрическая типография, 1915. – 115 с. + прил.
55. Памятная книжка Уфимской губернии / под ред. Н.А. Гурвича. – Уфа: губернская типография, 1873. – Часть II. – 195 с.
56. Памятная книжка Уфимской губернии на 1878 год / сост. В.А. Новиков, Н.А. Гурвич. – Уфа: губернская типография, 1878. – Отдел IV. – 65 с.
57. Памятная книжка Уфимской губернии на 1891 год. – Уфа: губернская типография, 1891. – Отдел II. – С. 60 + 4 (60 а – 60 г).
58. Справочная книжка Уфимской губернии / сост. Н.А. Гурвич. – Уфа: Печатня Н. Блохина, 1883. – Отд. I. – 227 с.
59. Справочная книжка Уфимской губернии на 1896 год. – Уфа: типография губернского правления, 1895. – Отд. III. – С. 152.
60. Уфимский календарь на 1876 год / под ред. В.А. Новикова, Н.А. Гурвича. – Уфа: губернская типография, 1876. – Вып. 3. – 63 + IV с.

Периодические издания

61. Оренбургские губернские ведомости. – Уфа, 1846.
62. Оренбургские губернские ведомости. – Уфа, 1847.
63. Оренбургские губернские ведомости. – Уфа, 1859.

64. Оренбургские губернские ведомости. – Уфа, 1860.
65. Оренбургские губернские ведомости. – Уфа, 1865.
66. Уфимские губернские ведомости. – Уфа, 1877.
67. Уфимские губернские ведомости. – Уфа, 1878.

Мемуары

68. Елпатьевский С.Я. Воспоминания за 50 лет / С.Я. Елпатьевский. – Л.: Прибой, 1929. – 137 с.
69. Минцлов С.Р. Уфа. Дебри жизни. Дневник 1910 – 1915 гг. / С.Р. Минцлов. – Уфа: Башк. кн. изд-во, 1992. – 176 с.

Диссертации

70. Мельников С.Л. Речной транспорт Камско-Вятского бассейна во второй половине XIX века: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / С.Л. Мельников. – Ижевск, 1997. – 201 с.
71. Таркова Р.А. Развитие водного транспорта в системе социально-экономических связей нижнего Поволжья в 1861 – 1914 гг.: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Р.А. Таркова. – Астрахань, 2007. – 244 с.
72. 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: 07.00.02 / А.А. Халин. – Москва, 2006. – 465 с.

Литература

73. Аксенов И.Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы / И.Я. Аксенов; отв. ред. Т.С. Хачатуров. – М.: Наука, 1985. – 176 с.
74. Амосов А.И. Эволюция денежной системы России / А.И. Амосов // Вопросы истории. – 2003. – № 8. – С. 86 – 95.
75. Анфимов А.М. Царствование императора Николая II в цифрах и фактах / А.М. Анфимов // Отечественная история. – 1994. – № 3. – С. 58 – 76.
76. Архангельская И.Д. Из истории ярмарок в России / И.Д. Архангельская // Вопросы истории. – 2001. – № 11-12. – С. 136 – 139.
77. Аюпов Р.А. Мчится тройка почтовая. Почтовая связь в Башкортостане / Р.А. Аюпов, А.Т. Дусалимов; науч. ред. Р.Г. Буканова. – Уфа: Лето, 2000. – 200 с.
78. Банникова Е.В. Уральское купечество в русско-азиатской торговле первой половины XIX века / Е.В. Банникова // Российская история. – 2009. – № 1. – С. 25 – 34.
79. Беляков А.А. Внутренние водные пути России в правительственной политике конца XIX – начала XX века / А.А. Беляков // Отечественная история. – 1995. – № 2. – С. 154 – 165.
80. Бессолицын А.А. Экономическая история России: очерки развития предпринимательства / А.А. Бессолицын, А.Д. Кузьмичев. – М.: Изд. дом ГУ ВШЭ, 2005. – 242 с.
81. Большаков В.Н. Новый источник по истории речного транспорта России (Перепись судоходных предприятий Волжского бассейна и Мариинской водной системы в 1914 г.) / В.Н. Большаков, Н.А. Иванова // Поволжье в системе всероссийского рынка: история и современность: Материалы научной конференции. – Чебоксары, 2000. – С. 252 – 287.

82. Вершинин А.Д. Всё началось со старицы / А.Д. Вершинин // Бельский речник. – № 3. – Уфа, 1995.
83. Виргинский В.С. Жизнь и деятельность русских механиков Черепановых / В.С. Виргинский; отв. ред. Е.И. Гагарин. – М.: Изд-во АН СССР, 1956. – 317 с.
84. Виргинский В.С. Роберт Фультон / В.С. Виргинский. – М.: Наука, 1965. – 275 с.
85. Виргинский В.С. Очерки истории науки и техники XVI – XIX веков (до 70-х гг. XIX в.) / В.С. Виргинский; ред. В.А. Аденин. – М.: Просвещение, 1984. – 287 с.
86. Виргинский В.С. Творцы новой техники в крепостной России. Очерки жизни и деятельности выдающихся русских изобретателей XVIII – пер. пол. XIX века / В.С. Виргинский; ред. И.С. Савельев. – М.: Государственное учебно-педагогическое издательство Министерства просвещения РСФСР, 1962. – 407 с.
87. Габдрафикова Л.Р. Города и горожане Уфимской губернии 1870 – 1892 гг.: по материалам органов местного самоуправления. – Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2013. – 196 с.
88. Гаврилов Д.В. Рабочие Урала в период домонополистического капитализма, 1861 – 1900: (Численность, состав, положение) / Д.В. Гаврилов; отв. ред. Ю.И. Кирьянов. – М.: Наука, 1985. – 303 с.
89. География путей сообщения / Под ред. Н.Н. Казанского. – М.: Транспорт, 1980. – 224 с.
90. Глазунов С.Р. Наказание рабочих за участие в стачках в России в конце XIX – начале XX в.: юридическая и пенитенциарная практика / С.Р. Глазунов // Экономическая история: Ежегодник. 2010. – М., 2010. – С. 319 – 362.
91. Гудков Г.Ф. Из истории южноуральских горных заводов XVIII – XIX веков: историко-краеведческий очерк. Часть первая / Г.Ф. Гудков, З.И. Гудкова. – Уфа: Башкирское книжное издательство, 1985. – 424 с.

92. Гудков Г.Ф. Из истории южноуральских горных заводов XVIII – XIX веков: историко-краеведческий очерк. Часть вторая / Г.Ф. Гудков, З.И. Гудкова. – Уфа: Китап, 1993. – 480 с.
93. Гудков Г.Ф. Софроновская пристань / Г.Ф. Гудков, З.И. Гудкова // Бельский речник. – № 24. – Уфа, 1993.
94. Гончаренко Л.Н. Рынок труда в Поволжье во второй половине XIX века: формирование и функционирование / Л.Н. Гончаренко // Поволжье в системе всероссийского рынка: история и современность: Материалы научной конференции. – Чебоксары, 2000. – С. 72 – 80.
95. Давыдов М.А. К вопросу о потреблении населения в России в конце XIX – начале XX века / М.А. Давыдов // Российская история. – 2009. – № 2. – С. 168 – 176.
96. Донгаров А.Г. Иностраный капитал в России и СССР / А.Г. Донгаров; ред. Н.П. Болдырева. – М.: Международные отношения, 1990. – 168 с.
97. Дьяконова И.А. Топливо-энергетический баланс российской промышленности в конце XIX – начале XX века / И.А. Дьяконова // Отечественная история. – 1993. – № 6. – С. 172 – 180.
98. Ерошкин Н.П. История государственных учреждений дореволюционной России / Н.П. Ерошкин; ред. А.С. Янкова. – М.: Высшая школа, 1968. – 368 с.
99. Иванов В.Б. На бельских просторах / В.Б. Иванов. – Уфа: Башкнигоиздат, 1982. – 160 с.
100. Иванов Л.М. Страховой закон 1912 года и его практическое применение / Л.М. Иванов // Отечественная история. – 1995. – №5. – С. 73 – 87.
101. Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX веков / Э.Г. Истомина; отв. ред. Л.Г. Бескровный, Я.Е. Водарский. – М.: Наука, 1982. – 277 с.

102. Истомина Э.Г. Водный транспорт России в дореформенный период: (Историко-географическое исследование) / Э.Г. Истомина; отв. ред. Я.Е. Водарский. – М.: Наука, 1991. – 263 с.
103. Кантимирова Р.И. Аграрный вопрос в деятельности уфимского губернатора В.Д. Левшина / Р.И. Кантимирова // 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. 113 – 121.
104. Керов В.В. Религиозный рационализм как фактор развития старообрядческого предпринимательства / В.В. Керов // Экономическая история: Ежегодник. 2007. – М., 2008. – С. 11 – 31.
105. Ковальченко И.Д. Аграрный строй России второй половины XIX – начала XX в / И.Д. Ковальченко. – М.: РОССПЭН, 2004. – 504 с.
106. Ковальченко И.Д. Социально-экономический строй крестьянского хозяйства в Европейской России в эпоху капитализма (источники и методы исследования) / И.Д. Ковальченко, М.Л. Моисеенко, Н.Б. Селунская; ред. М.Л. Будниченко. – М.: МГУ, 1988. – 223 с.
107. Корелин А.П. Аграрный сектор в народнохозяйственной системе пореформенной России (1861 – 1914 гг.) / А.П. Корелин // Российская история. – 2011. – № 1. – С. 42 - 56.
108. Кузнецов В.Н. Транспорт Башкирии: краткий экономико-географический очерк / В.Н. Кузнецов; ред. М.Д. Маслов. – Уфа: Баш. кн. изд-во, 1960. – 60 с.
109. Кузнецов И.А. Русская урожайная статистика 1883 – 1915 гг.: источник в контексте историографии / И.А. Кузнецов // Экономическая история: Ежегодник. 2011/2012. – М., 2012. – С. 190 – 228.
110. Кулбахтин С.Н. Медеплавильные заводы Твердышевых и Мясниковых на Южном Урале в XVIII веке / С.Н. Кулбахтин. – Уфа: РИО РУНМЦ МО РБ, 2008. – 192 с.

111. Куприянова Л.В. Российские предприниматели и проблема социального страхования 1880 – 1905 / Л.В. Куприянова // Отечественная история. – 1996. – № 5. – С. 50 – 76.
112. Лаверычев В.Я. Государство и монополии в дореволюционной России. Проблемы вмешательства абсолютистского государства в экономическую жизнь и воздействия капиталистических монополий на государственный аппарат / В.Я. Лаверычев. – М.: Мысль, 1982. – 200 с.
113. Лаверычев В.Я. Крупная буржуазия в пореформенной России (1861 – 1900 гг.) / В.Я. Лаверычев. – М.: Мысль, 1974. – 252 с.
114. Марушин В.А. Уфа знакомая и незнакомая / В.А. Марушин. – Уфа, 1999. – 66 с.
115. Милов Л.В. Природно-климатический фактор и особенности российского исторического процесса / Милов Л.В. // Вопросы истории. – 1992. – № 4-5. – С. 37 – 56.
116. Миронов Б.Н. Внутренний рынок России во второй половине XVIII – первой половине XIX в / Б.Н. Миронов; отв. ред. А.Г. Маньков. – Л.: Наука. Ленингр. отд-ние, 1981. – 259 с.
117. Морозов С.Д. Население России на рубеже XIX – XX веков / С.Д. Морозов // Отечественная история. – 1999. – № 4. – С. 32 – 46.
118. Нефедов С.А. О связи демографических показателей и потребления в России конца XIX – XX в. / С.А. Нефедов // Российская история. – 2009. – № 2. – С. 155 – 162.
119. Нигматуллина И.В. Старая Уфа. Историко-краеведческий очерк / И.В. Нигматуллина. – Уфа.: Китап, 2004. – 224 с.
120. Никулин В.Н. Отхожие промыслы крестьян Новгородской губернии в пореформенные десятилетия / В.Н. Никулин // 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. 173 – 180.

121. Петров А.Ю. Государственное регулирование импорта промышленных машин в Россию, середина XIX в. – 1914 г. / А.Ю. Петров // Экономическая история: Ежегодник. 2011/2012. – М., 2012. – С. 431 – 484.
122. Рабочий класс России от зарождения до начала XX в. / отв. ред. Ю.И. Кирьянов, М.С. Волин. – М.: Наука, 1989. – 752 с.
123. Речной транспорт за 50 лет Советской власти / под ред. М.С. Назарова, М.И. Чернова, А.А. Миташвили. – М.: Транспорт, 1967. – 335 с.
124. Родин В.Н. Бурлачество в России. Историко-социологический очерк / В.Н. Родин; ред. Л.Д. Петров. – М.: Мысль, 1975. – 245 с.
125. Роднов М.И. Крестьянство Уфимской губернии в начале XX века (1900 – 1917): социальная структура, социальные отношения / М.И. Роднов. – Уфа: ДизайнПолиграфСервис, 2002. – 314 с.
126. Роднов М.И. Пространство хлебного рынка (Уфимская губерния в конце XIX – начале XX вв.) / М.И. Роднов. – Уфа: ДизайнПресс, 2012. – 224 с.
127. Роднов М.И. Судьба помещичьего хозяйства после отмены крепостного права (первый стан Уфимского уезда) // Река времени 2011 / Сборник статей. – Уфа, 2011. – С. 55 – 72.
128. Роднов М.И. Третья Россия (о крестьянстве и не только) / М.И. Роднов // Российская история. – 2009. – № 2. – С. 163 – 168.
129. Роднов М.И. История Николо-Берёзовки / М.И. Роднов, О.В. Васильева; отв. ред. С.А. Халфин. – Уфа: Нур-Полиграфиздат, 1997. – 166 с.
130. Роднов М.И. Хлебный рынок Уфимской губернии в конце XIX – начале XX века / М.И. Роднов, А.Н. Дегтярёв. – Уфа: Уфимская государственная академия экономики и сервиса, 2008. – 258 с.

131. Рындзюнский П.Г. Утверждение капитализма в России. 1850 – 1880 гг. / П.Г. Рындзюнский; отв. ред. И.Д. Ковальченко. – М.: Наука, 1978. – 295 с.
132. Самородов Д.П. Становление и развитие системы стационарной торговли в дореволюционной Башкирии (эпоха капитализма) / Д.П. Самородов. – М.: Уникум-Центр, 2001. – 255 с.
133. Слепнев И.Н. Влияние создания железнодорожной сети на товаризацию зернового производства России (вторая половина XIX века) / И.Н. Слепнев // Поволжье в системе всероссийского рынка: история и современность: Материалы научной конференции. – Чебоксары, 2000. – С. 53 – 71.
134. Соловьёва А.М. Промышленная революция в России в XIX веке / А.М. Соловьёва; отв. ред. В.И. Бовыкин. – М.: Наука, 1990. – 272 с.
135. Спицкий В.В. Из истории развития речного транспорта Республики Башкортостан / В.В. Спицкий // Вестник Башкирского университета. – 2007. – Т. 12. – № 2. – С. 81 – 82.
136. Судовиков М.С. Численность и состав купечества Вятской губернии в конце XVIII – начале XIX века / М.С. Судовиков // Российская история. – 2011. – № 5. – С. 112 – 120.
137. Тагирова Н.Ф. Рынок Поволжья (вторая половина XIX – начало XX вв.) / Н.Ф. Тагирова. – М.: Издательский центр научных и учебных программ, 1999. – 312 с.
138. Узиков Ю.А. Исторические памятники Уфы / Ю.А. Узиков. – Уфа: Китап, 1999. – 288 с.
139. Фельдман М.А. О противоречиях в оценке процесса монополизации в России начала XX века / М.А. Фельдман // Вопросы истории. – 2003. – № 9. – С. 108 – 117.
140. Фурер Л.Н. К истории развития волжского пароходства / Л.Н. Фурер // История СССР. – 1959. – № 2. – С. 153 – 157.

141. Хамитбаева Н.С. Волжско-Камское судоходство и сельское хозяйство Среднего Поволжья в эпоху капитализма (1861 – 1900 гг.) / Н.С. Хамитбаева // 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: Институт истории АН РТ, 2008. – С. 93 – 120.
142. Хохлов А.Н. Торговля и предпринимательская деятельность россиян в Китае во второй половине XIX века / А.Н. Хохлов // Российская история. – 2012. – № 3. – С. 144 – 152.
143. Худяков В.А. Возрождение / В.А. Худяков // Бельский речник. – № 4. – Уфа, 2003.
144. Худяков В.А. На волне памяти / В.А. Худяков // Бельские просторы. – № 10. – 2008. – С. 156 – 168.
145. Худяков В.А. Период оживления / В.А. Худяков // Бельский речник. – № 5. – Уфа, 2003.
146. Шаров И.В. Судоходная инспекция / И.В. Шаров // Бельский речник, – №4. – Уфа, 2003.
147. Шепелев Л.Е. Акционерные компании в России / Л.Е. Шепелев; отв. ред. Р.Ш. Ганелин. – Л.: Наука. Ленингр. отд-ние, 1973. – 347 с.
148. Шепелев Л.Е. Царизм и буржуазия во второй половине XIX века. Проблема торгово-промышленной политики / Л.Е. Шепелев; отв. ред. В.С. Дякин. – Л.: Наука. Ленингр. отд-ние, 1981. – 275 с.
149. Шушканов Н. Г. Беглые. Из жизни рабочих Златоустовского завода в первой половине XIX века / Н.Г. Шушканов. – Свердловск: Свердлов. обл. изд-во, 1936. – 155 с.
150. Экономическая история России (с древнейших времён до 1917 г.): Энциклопедия / науч. ред. Л.М. Елифанова, Б.Ю. Иванов, А.А. Комзолова. – Т. 2. – М.: РОССПЭН, 2009. – 1288 с.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

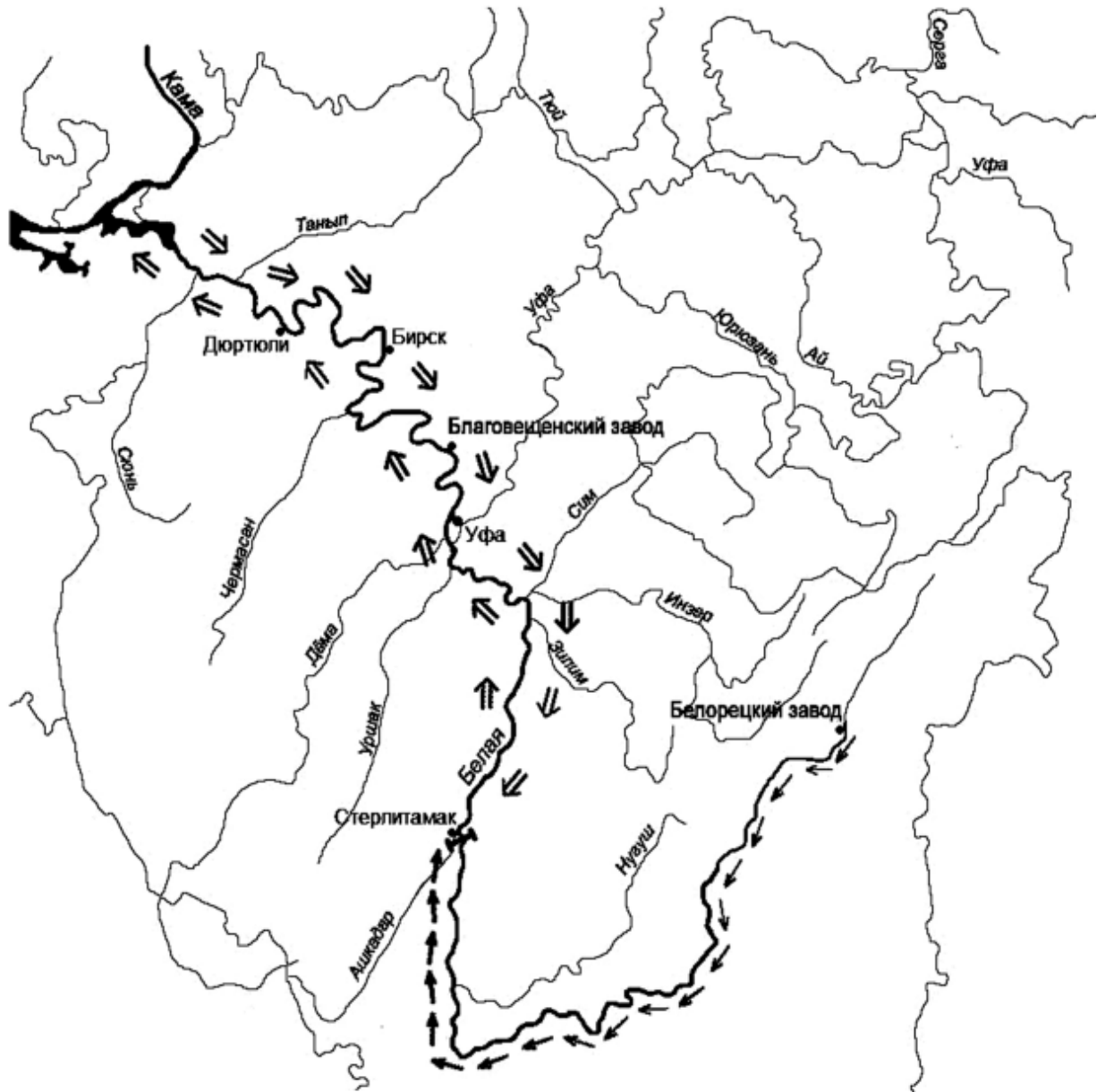


Рис.1 Русло реки Белой и маршруты караванов

- ↑ Часть реки, где использовался только барочный сплав
- ⇄ Часть реки, где наряду с барочным сплавом использовалась паровая навигация
- Место, выше которого паровая навигация не осуществлялась

Приложение 2

Хронологическая таблица замерзания и вскрытия реки Белой у г.Уфы в 1801
– 1900 гг. (по Юлианскому календарю).

Дата замерзания	Дата вскрытия	Количество дней нахождения подо льдом
27 октября 1801	5 апреля 1802	139
24 октября 1802	17 апреля 1803	176
25 октября 1803	21 апреля 1804	179
23 октября 1804	20 апреля 1805	179
20 октября 1805	10 апреля 1806	173
22 октября 1806	29 марта 1807	161
21 ноября 1807	6 апреля 1808	137
26 октября 1808	12 апреля 1809	169
26 октября 1809	14 апреля 1810	171
26 октября 1810	15 апреля 1811	172
16 октября 1811	10 апреля 1812	177
26 октября 1812	15 апреля 1813	172
24 октября 1813	23 апреля 1814	182
28 октября 1814	8 апреля 1815	163
22 октября 1815	16 апреля 1816	177
27 октября 1816	29 апреля 1817	161
29 октября 1817	9 апреля 1818	163
12 ноября 1818	4 апреля 1819	144
30 ноября 1819	13 апреля 1820	166
7 ноября 1820	16 апреля 1821	161
16 ноября 1821	8 апреля 1822	144
22 ноября 1822	11 апреля 1823	141

13 ноября 1823	8 апреля 1824	147
26 октября 1824	31 марта 1825	157
24 ноября 1825	26 апреля 1826	143
9 ноября 1826	14 апреля 1827	157
3 ноября 1827	11 апреля 1828	160
15 ноября 1828	9 апреля 1829	146
17 ноября 1829	7 апреля 1830	142
14 ноября 1830	7 апреля 1831	145
24 октября 1831	20 апреля 1832	179
2 ноября 1832	11 апреля 1833	161
21 ноября 1833	15 апреля 1834	145
27 ноября 1834	11 апреля 1835	135
30 октября 1835	6 апреля 1836	159
7 ноября 1836	15 апреля 1837	159
7 ноября 1837	12 апреля 1838	156
14 ноября 1838	18 апреля 1839	155
24 апреля 1839	12 апреля 1840	170
24 октября 1839	12 апреля 1840	170
5 ноября 1840	13 апреля 1841	159
4 ноября 1841	12 апреля 1842	159
30 октября 1842	3 апреля 1843	155
4 ноября 1843	18 апреля 1844	166
26 ноября 1844	9 апреля 1845	165
17 ноября 1845	10 апреля 1846	144
31 октября 1846	6 апреля 1847	164
13 ноября 1847	3 апреля 1848	142
28 октября 1848	9 апреля 1849	163
10 ноября 1849	1 апреля 1850	152

15 ноября 1850	19 апреля 1851	156
17 ноября 1851	10 апреля 1852	145
18 октября 1852	8 апреля 1853	172
8 ноября 1853	10 апреля 1854	154
11 ноября 1854	3 апреля 1855	143
11 ноября 1855	20 апреля 1856	161
21 октября 1856	16 апреля 1857	177
25 октября 1857	8 апреля 1858	165
8 ноября 1858	4 апреля 1859	147
15 ноября 1859	9 апреля 1860	146
26 октября 1860	17 апреля 1861	173
2 ноября 1861	5 апреля 1862	154
6 ноября 1862	10 апреля 1863	155
5 ноября 1863	28 марта 1864	144
27 октября 1864	9 апреля 1865	164
14 ноября 1865	17 апреля 1866	175
2 декабря 1866	8 апреля 1867	127
29 ноября 1867	6 апреля 1868	128
12 ноября 1868	13 апреля 1869	152
20 ноября 1869	8 апреля 1870	139
9 ноября 1870	31 марта 1871	141
29 октября 1871	4 апреля 1872	157
8 ноября 1872	15 апреля 1873	158
6 ноября 1873	8 апреля 1874	153
6 декабря 1874	31 марта 1875	114
23 октября 1875	27 марта 1876	156
20 октября 1876	2 апреля 1877	163
15 ноября 1877	28 марта 1878	133
26 ноября 1878	7 апреля 1879	132

27 октября 1879	22 апреля 1880	179
2 ноября 1880	26 марта 1881	144
25 октября 1881	19 апреля 1882	178
22 ноября 1882	7 апреля 1883	137
8 ноября 1883	9 апреля 1884	152
13 ноября 1884	7 апреля 1885	145
31 октября 1885	10 апреля 1886	160
25 октября 1886	9 апреля 1887	166
7 ноября 1887	27 марта 1888	141
22 октября 1888	4 апреля 1889	164
25 октября 1889	1 апреля 1890	157
6 ноября 1890	30 марта 1891	144
26 октября 1891	13 апреля 1892	169
9 октября 1892	4 апреля 1893	146
17 октября 1893	14 апреля 1894	149
31 октября 1895	17 апреля 1896	169
3 ноября 1896	4 апреля 1897	151
23 октября 1897	14 апреля 1898	172
9 октября 1898	3 апреля 1899	165
13 ноября 1899	9 апреля 1900	148
7 ноября 1900	25 марта 1901	138

Источник: Гурвич Н.А. Хронологическо-статистические заметки о замерзании и вскрытии реки Белой у города Уфы за 121 год (1780 – 1901). – Уфа, 1902. – С. 5 – 9.

Приложение 3

ВЕДОМОСТЬ

отпущенных Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог сумм на работы по исследованию рр. Уфы и Белой, с распределением по параграфам и статьям смет Управления.

§ 3 ст. 1 – а) На содержание и действие партии 23500 р. – к.

б) На покупку геодезических инструментов 550 » – »

в) На пособие и путевое довольствие чинам партии 1393 » 89 »

§ 4 ст. 2 – а) На покупку моторного катера 3100 » – »

б) На доставку моторного катера к месту работы 250 » – »

в) На постройку брандвахты 1000 » – »

§ 5 ст. 1 – На учреждение водомерных постов –¹⁾ р. – к.

§ 5 ст. 2 – На содержание и действие водомерных постов –²⁾р. – к.

§ 5 ст. 3 – На содержание, действие и ремонт судов –³⁾

и снарядов 1300 » – »

¹⁾ Кредита не отпускалось. Расходы по учреждению водомерных постов произведены из средств, ассигнованных на содержание и действие партии (§ 3 ст. 1)

²⁾ Кредита не отпускалось. Вследствие достигнутой в отчётном году экономии при расходовании кредита, отпущенного на содержание водомерных постов на реках Северного района, оказалось возможным вновь учреждённые посты на рр. Уфе и Белой содержать за счёт этой экономии.

³⁾ Было ассигновано 2390 р. Израсходовано же лишь 1300 р. Остальные 1090 руб. возвращены в распоряжение Управления в.в.п. и ш.д.

Источник: Отчёт о работах партии по исследованию рр. Уфы и Белой в 1913 году. – С. 21 – 22.

Приложение 4

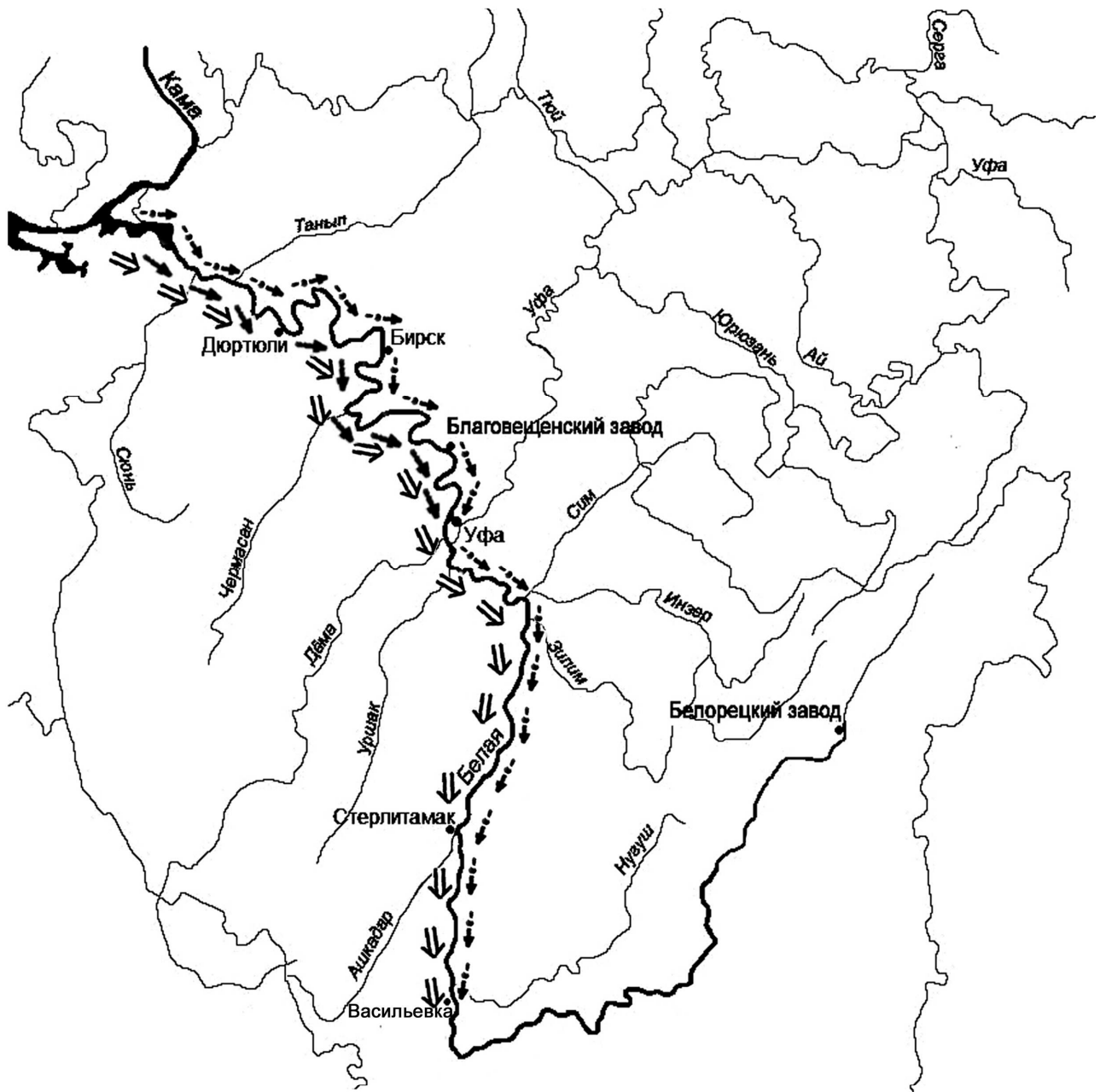


Рис.1 Русло реки Белой и маршруты первых пароходов

- ↑ Маршрут пароходов купца Журавлева "Грозный" и "Быстрый"
- ⇑ Маршрут парохода "Русалка" компании "Самолет"
- ⇑ Первый рейс парохода "Ольга" компании "Дружина" до д.Васильевка

Приложение 5

Такса за проезд пассажиров и провоз багажа компаний «Бельское пароходство» и «Самолёт»

Расстояние от Уфы (вёрст)	Название Пристаней	Пассажиров						Багаж (1 пуд) К.
		1 класс		2 класс		3 класс		
		Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	
52	Благовещенский завод	1	25	-	75	-	50	15
143	Топорнино	2	35	1	75	-	90	20
190	Бирск	3	-	2	50	1	50	25
242	Казанцево	4	-	3	25	1	60	30
292	Дюртюли	4	50	3	40	1	95	35
348	Груздевская пристань	5	-	4	-	2	30	40
500	Устье Белой	-	-	-	-	-	-	-
538	Пьяный Бор	6	-	5	-	2	75	45
617	Челны	7	-	5	50	3	25	50
638	Елабуга	7	50	6	-	3	58	50
708	Соколки	8	50	6	50	3	75	55
761	Чистополь	9	50	7	50	4	-	60
796	Рыбная слобода	10	50	8	25	4	25	60
810	Мурзиха	10	50	8	75	4	25	60
830	Лаишов	11	50	8	75	4	25	60
877	Богородск	12	-	9	-	4	50	60
950	Казань	12	30	9	80	4	75	65

Источник: Уфимский календарь на 1876 год / Под ред. В.А. Новикова и Н.А. Гурвича. – Вып. 3. – Уфа, 1876. – С. 61.

Приложение 6

Пароходство по Белой, Каме и Волге.

От г. Уфы совершают правильные рейсы пароходы 3-х компаний, именно: 1) Бельского пароходства, 2) Самолёт, 3) Братьев Якимовых.

Провозная плата взимается.

	С пассажиров			С 1 пуда
	1-го класса	2-го класса	3-класса	
	р. к.	р. к.	р. к.	к.
От Уфы до Топорнина	2 27	1 75	- 90	20
– Бирска	3 -	2 50	1 50	25
– Елабуги	7 50	6 -	3 50	50
– Казани	12 30	9 80	4 75	65
– Нижнего	17 -	13 -	6 -	90

Источник: Памятная книжка Уфимской губернии на 1878 год / Сост. В. А. Новиковым и Н. А. Гурвичем. – Уфа, 1878.– Отд. IV. – С. 52

Приложение 7

Такса за проезд пассажиров и за провоз багажа между Уфою, Казанью и Нижним Новгородом пассажирских пароходов общества «Самолёт» в навигацию 1883 года.

От Уфы	I класс		II класс		III класс		За багаж с пуда
	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	
До Благовещенского завода	1	25	-	75	-	50	15
– Дуваней	1	75	1	20	-	60	20
– Топорнина	2	20	1	80	-	90	20
– Бирска	2	75	2	30	1	35	25
– Казанцевки	3	70	3	20	1	55	30
– Дюртюлей	4	10	3	40	1	85	35
– Андреевки	4	40	3	80	2	10	40
– Груздевки	4	70	4	-	2	25	40
– Нагаева	5	20	4	60	2	50	45
– Пьяного Бора	5	70	5	20	2	70	45
– Челнов	6	50	5	60	3	-	50
– Елабуги	7	10	6	10	3	20	50
– Соколок	7	75	6	50	3	40	55
– Чистополя	8	40	7	-	3	55	60
– Рыбной Слободы	9	10	7	50	3	70	60
– Мурзихи	9	50	8	-	3	75	60
– Лаишева	10	-	8	50	3	95	60
– Богородска	10	50	8	80	4	10	60
– Казани	11	-	9	-	4	25	65
– Козловки	11	50	9	40	4	40	70
– Сундыря	12	-	9	75	4	50	70
– Чебоксар	12	40	10	10	4	60	75
– Козьмодемьянска	12	75	10	40	4	70	80
– Васильсурска	13	10	10	80	4	75	80
– Исад	14	20	11	40	4	85	85
– Работок	14	70	11	70	4	90	90
– Нижнего Новгорода	15	-	12	-	5	-	90

Источник: Справочная книжка Уфимской губернии на 1883 год // Сост. Н.А. Гурвич. – Уфа, 1883. – Отд. I. – С. 192 – 193.

Приложение 8

Такса пароходств «Торговый дом А.В. Якимовой и С-ми» и «Н-цы Д.Д. Якимова»

Название пристаней	ТАКСА			
	I класса	II класса	III класса	1 пуд багажа
Казань	–	–	–	–
Богородск	–. 80	–. 50	–. 20	– 10
Лаишев	1. 00	–. 75	–. 25	– 15
Мурзиха	1. 50	–. 90	–. 30	– 15
Рыбная слобода	1. 80	1 –	–. 35	– 15
Чистополь	2. 00	1. 10	–. 40	– 15
Соколки	2. 70	1. 50	–. 50	– 20
Елабуга	3. 00	1. 75	–. 60	– 20
Челны	3. 40	1. 95	–. 70	– 20
Икское Устье	–	–	–	–
Пьяный Бор	4. 20	2. 20	–. 80	– 25
Азякуль	5. 00	2. 70	1. 15	– 25
Атасево	5. 50	3. 20	1. 30	– 25
Дюртюли	5. 75	3. 70	1. 60	– 25
Казанцево	6. 00	4. 00	1. 80	– 30
Бирск	6. 50	4. 25	2. 00	– 30
Берез. (з. Ланд)	6. 65	4. 40	2. 20	– 30
Топорнино	6. 75	4. 50	2. 20	– 30
Дуваней	7. 00	4. 60	2. 30	– 35
Благов. Завод	7. 25	4. 80	2. 40	– 35
Отход. Уфа	7. 50	5. 00	2. 50	– 40

Источник: Справочная книжка Уфимской губернии на 1904 год. – Уфа, 1904. – С. 82.

Приложение 9

Количество построенных на Белой несамоходных судов в 1898 – 1910 гг.

Год	Коломенки (шт.)	Барки (шт.)	Полубарки (шт.)	Подчалки (шт.)	Беляны (шт.)	Баржи (шт.)	Шитики (шт.)	Лодки (шт.)
1898	88	74	30	11	14	1	14	263
1899	-	187	37	7	11	6	-	372
1900	9	206	21	5	23	1	31	358
1901	38	211	24	10	17	2	43	332
1902	53	92	21	11	22	1	92	202
1903	45	74	22	15	18	-	63	151
1904	20	64	17	10	3	2	72	194
1905	35	121	10	13	5	8	89	219
1906	35	131	6	11	8	13	24	235
1907	27	130	2	9	13	3	38	221
1908	40	51	-	9	11	3	-	74
1909	21	-	-	-	2	2	2	64
1910	11	56	-	7	6	25	-	76

Источник: См. Обзоры Уфимской губернии за 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910 гг.

Приложение 10

Количество пароходов, курсирующих по Белой в 1895 – 1913 гг.

Год	Товарно-пассажирские	Буксирные	Общее число пароходов
1895	7	18	25
1896	12	29	41
1897	13	29	42
1898	9	28	37
1899	–	–	42
1900	–	–	57
1901	15	33	48
1902	15	39	54
1903	15	37	52
1904	21	40	61
1905	18	42	60
1906	20	28	48
1907	15	22	37
1908	18	23	41
1909	18	28	46
1910	21	20	41
1911	17	–	–
1912	17	–	–
1913	20	18	38

Источник: См. Обзоры Уфимской губернии за 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913 гг.

Приложение 11

Пароходы, совершавшие рейсы по Белой в 1898 году.

Название парохода	Мощность паровых котлов (л. с.)	Собственник
Товарно-пассажирские		
Латник	80	Д.Д.Якимов
Златоуст	100	
Норд	50	
Александр	60	Кожебаткин
Витязь	120	Торговый дом А.В. Якимовой с С-ми
Рыцарь	90	
Уфа	100	
Крейсер	100	
Наследник	80	
Буксирные		
Св. Ключ	45	Торговый дом Стахеева
Кустарь	50	
Леонид	60	Гонцеровский
Федор	40	Баранов
Сарапул	120	Шитов
Помощник	80	Каменских
Бельский	120	Груздевы
Удалой	50	Мешков
Медведь	-	
Вулкан	60	Воткинский завод
Пережат	-	
Воткинский завод	-	
Ливадия	100	Землянов
Ялта	80	
Трудоносец	100	Першин Н.А.
Трудоборец	100	
Восток	50	
Счастливый	-	Колчин
Софья	100	Журавлев
Нина	-	
Лиза	30	Каменев
Лиза	110	Соколов
Полезный	25	Мимотин
Владелец	50	Меленев
Григорий	-	

Меленев		
Игорь	35	Савиных
Адам	55	Киселев
Клюкин	55	Клюкин

Источник: Обзор Уфимской губернии за 1898 год. – Уфа, 1900. – С. 51 – 52.

Приложение 12

Пароходы, совершавшие рейсы по Белой в 1902 году.

Название парохода	Мощность паровых котлов (л. с.)	Собственник
Товарно-пассажирские		
Урал	75	Н-цы Д. Д. Якимова
Латник	80	
Златоуст	100	
Ост	50	
Норд	50	
Рыцарь	90	
Уфа	100	
Крейсер	100	Торговый дом Якимовой с С-ми
Наследник	80	
Николай	50	
Владимир	50	
Сибиряк	75	
Сибирячка	75	
Бирск	40	Касьянов
Верочка	35	Иевлева
Буксирные		
И. Галинов	45	Галинов
Студент	45	Ширкалин
Благодатный	60	Либерман
Россиянин	60	
Веста	60	Першин
Кумир	60	
Удалой	50	
Медведь	100	Мешков
Медвежонок	100	
Строганов	100	
Хазар	80	
Литвин	80	
Бурят	80	
Зырянин	75	
Михаил	80	Бр. Каменских
Пермяк	55	Четвергов
Рабочий	77	Хазов
Математик	150	
Труд	70	Общество «Мазут»
Сырень	70	

Согласие	58	
Любовь	60	Жерноковы
Аника	60	Строганов
Риск	55	Страшинский
Американец	50	Шанин
Сарапул	120	
Акация	60	Шитов
Ласточка	20	Колотов
Скворец	35	
Бр. Анкудиновы	45	Анкудиновы
Левин	60	Лобанов
Гений	120	Блинов
Мария	60	Кизличев
Талант	100	Стахеев
Пион	60	
Кустарь	80	
Шурин	80	Волков
Волгарь	35	Александров
Ялта	80	Землянов

Источник: Обзор Уфимской губернии за 1902 год. – Уфа, 1903. – С. 38 – 39.

Приложение 13

Пароходы, совершавшие рейсы по Белой в 1903 году.

Название парохода	Мощность паровых котлов (л. с.)	Собственник
Товарно-пассажирские		
Рыцарь	90	Торговый дом А.В. Якомивой с С-ми
Уфа	100	
Крейсер	100	
Наследник	80	
Владимир	50	
Николай	50	
Сибиряк	75	
Сибирячка	75	
Урал	75	
Латник	80	
Златоуст	100	
Ост	50	
Норд	50	
Бирск	40	Касьянов
Верочка	20	Иевлева
Буксирные		
Рукин	120	Рукин
Слуга	80	
Эдуард	100	Общество «Мазут»
Математик	150	
Правда	80	
Медведь	100	Мешков
Удалой	60	
Строганов	120	
Благодатный	60	Либерман
Помощник	80	Бр. Каменских
Кустарь	80	Стахеев
Пион	60	
Св. Ключ	40	
Ялта	80	Землянов
Фиалка	60	
Ласточка	20	Колотов и Гордеев
Скворец	30	
Россиянин	60	Першин
Веста	60	
Мечта	25	

Литвин	80	Бр. Нобель
Бурят	80	
Хазар	80	
Пекченег	80	
Зырянин	75	
Гороховец	50	Ширков
Любимец	50	Александров
Акация	60	Шитов
Сарапул	120	
Александр	100	Кожебаткин
Малютка	12	Вахонин
Чистополец	30	
Бр. Анкудиновы	45	Бр. Анкудиновы
Американец	40	Шанин
Воля	40	Николаев
Сватья	75	Кобатов
Камелия	60	Евстифеев

Источник: Обзор Уфимской губернии за 1903 год. – Уфа, 1904. – С. 37 – 38.

Приложение 14

Сравнительная таблица движения грузов (ввоз) в Уфимской губернии на речном и железнодорожном транспорте в 1899 – 1913 гг.

Год	Количество грузов, прибывших на железнодорожные станции Уфимской губернии (пуд)	Количество грузов, разгруженных в речных портах Уфимской губернии					
		Число несамодельных судов (шт.)	Количество груза на несамодельных судах (пуд)	Стоимость перевезённых грузов	Число пароходов в (шт)	Количество грузов на пароходах (пуд)	Стоимость перевезённых грузов
1899	19 063746	80	3 365 165	584 245	228	587 832	492 546
1900	19 389559	71	3 985 656	624 155	211	397 528	489 920
1901	21 158903	53	1 859 116	578 937	511	918 714	1 029960
1902	20 257818	86	4 302 454	1 199655	762	1 177528	1 230201
1903	23 137816	81	4 688 318	1 273004	629	723 585	1 195343
1904	19 490600	58	4 208 809	1 138385	874	1 218 894	2 355728
1905	21 052959	56	7 676 188	1 457240	946	2 007 322	2 811061
1906	24 919658	510	9 060 451	3 266082	2059	1 769 818	2 527298
1907	27 859384	971	4 995 984	4 619029	871	861 237	1 568726
1908	24 322716	1446	7 880 398	4 601635	947	1 024 465	1 094784
1909	25 827228	1318	7 776 676	5 187311	1291	1 296 974	1 381034
1910	29 858774	61	8 582 652	8 932377	1159	1 708 596	1 722606
1911	35 981825	-	8 477 000	4 490000	-	-	-
1912	49 433461	-	10 534000	7 214000	-	-	-
1913	51 791258	-	9 956 000	6 888000	-	-	-

Источник: См. Обзоры Уфимской губернии за 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913 гг.

Приложение 15

Сравнительная таблица движения грузов (вывоз) в Уфимской губернии на речном и железнодорожном транспорте
в 1899 – 1913 гг.

Год	Количество грузов, отправленных с железнодорожных станций Уфимской губернии (пуд)	Количество грузов, погруженных в речных портах Уфимской губернии					
		Число несамыходных судов (шт.)	Количество груза на несамыходных судах (пуд)	Стоимость перевезённых грузов	Число пароходов в (шт)	Количество грузов на пароходах (пуд)	Стоимость перевезённых грузов
1899	18 562005	275	11 642911	6 945158	329	775 718	1 038707
1900	24 586456	344	19 648 113	10 183002	396	954 023	1 226243
1901	24 908920	507	26 335 723	12 296 883	438	1 087201	1 395183
1902	23 718 384	280	18 677 763	8 143 912	566	1 171 276	1 785787
1903	25 912 744	305	15 957 366	8 693 197	444	839 789	881 944
1904	26 133 454	242	13 197 706	6 380 338	685	1 084 702	1 891386
1905	27 395 439	434	23 492 273	14 065 660	754	745 569	1 056512
1906	26 126 376	871	30 260 964	17 890 291	1467	1 943 055	2 604141
1907	28 177 699	1115	13 740 885	10 926 951	472	1 092 407	3 075749
1908	30 751 839	1568	19 236 225	14 881 623	563	1 186 332	3 15139
1909	40 587 901	2022	26 590 779	18 247 295	623	1 662 851	3 919111
1910	47 912 617	175	14 007 140	7 713 044	264	908 446	908 446
1911	46 616 682	-	26 766 000	15 201 000	-	-	-
1912	56 126 832	-	13 263 000	8 794 000	-	-	-
1913	62 021 599	-	19 811 000	13 075 000	-	-	-

Источник: См. Обзоры Уфимской губернии за 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913 гг.

Приложение 16

КЛЯТВЕННОЕ ОБЕЩАНИЕ

Я, нижепоименованный, обещаюсь и клянусь Всемогущим Богом, пред Святым Его Евангелием в том, что хочу и должен ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, своему истинному и природному ВСЕМИЛОСТИВЕЙШЕМУ ВЕЛИКОМУ ГОСУДАРЮ, ИМПЕРАТОРУ НИКОЛАЮ АЛЕКСАНДРОВИЧУ, САМОДЕРЖЦУ ВСЕРОССИЙСКОМУ и законному ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА Всероссийского Престола Наследнику, верно и нелицемерно служить, и во всём повиноваться, не щадя живота своего до последней капли крови, и все к высокому ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА самодержавству, силе и власти принадлежащие права и преимущества, узаконенные и впредь узаконяемые, по крайнему разумению, силе и возможности предостерегать и оборонять, и притом по крайне мере стараться споспешествовать все, что к ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА верной службе и пользе государственной во всяких случаях касаться может; о ущербе же ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА интереса, вреде и убытке, как скоро о том уведаю, не токмо благовременно объявлять, но и всякими мерами отвращать и не допускать тшчатися, и всякую вверенную тайность крепко хранить буду и поверенный и положенный на мне чин, как по сей (генеральной), так и по особливой, определённой и от времени до времени ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА Именем от предуставленных надо мною начальников определяемым инструкциям и регламентам и указам, принадлежащим образом по совести своей исправлять, и для своей корысти, свойства, дружбы и вражды противно должности своей и присяге не поступать и таким образом себя вести и поступать, как верному ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА подданному благопристойно есть и надлежит, и как я пред Богом и судом Его страшным в том всегда ответ дать могу; как суще мне Господь Бог душевно и телесно да поможет. В заключение же сей моей клятвы целую слова и крест Спасителя моего. Аминь.

Источник: ЦИА РБ. Ф. 376. Оп. 1. Д. 6. Л. 14.

Приложение 17

Ведомость

суммам, потребным на 1907 г. по Уфимской судоходной дистанции
Пермского отделения Казанского округа ПС.

№	Предмет исчисления	Количество	Одному в лице	По цене	Всего	Примечания
1	Содержание начальнику Уфимской судоходной дистанции	1			1335р. 36 коп.	
2	Жалование штатному писцу	1	24		288 руб.	
3	Жалование десятнику	1	20	На 7 месяцев	140 руб.	
	Ему же	1	15	На 5 месяцев	75 руб.	
4	Жалование главному сторожу	1	15	На 7 месяцев	105 руб.	
	Ему же	1	10	На 5 месяцев	50 руб.	
5	Жалование навигационным сторожам	8	15	На 7 месяцев	840 руб.	
6	Добавочное жалование штатному писцу	1	11	На 9 месяцев	99 руб.	
7	На наём дополнительного писца	1	20	На 9 месяцев	180 руб.	
8	На наём помещения под канцелярию	1	10	На 12 месяцев	120 руб.	
9	На отопление пристанскиж будок в зиму 1907/8 гг.	3			35 руб.	
10	Заготовка форменной одежды (сапог)	10		6,50	65 руб.	
	Итого				3372 руб. 36 коп.	

Источник: ЦИА РБ. Ф. 376. Оп. 1. Д. 7. Л. 3.

Приложение 18

Проект нормальной таксы на пароходной переправе через р. Белую при
г. Бирске

		Летом и осенью		В весенний разлив	
1	С пеших людей	–	1	–	3
2	С лошади в упряжке: в лёгкий городской и дорожный тарантасы, тележку местную плетёнку, каретах, колясках, дорожных и других экипажах.	–	5	–	10
3	С лошади верховой и в упряжке из повозки или телеги без груза	–	2	–	5
4	Тоже с грузом	–	5	–	10
5	С груза, перевозимого в телегах без лошадей, с пуда	–	¼	–	¼
6	С бочки вина и водок, перевозимых в тележках без лошадей	–	30	–	30
7	С карет, колясок и дорожных тарантасов, кои, принадлежа проезжающим неслужащим, перевозятся без лошадей по воле проезжающих или для того, что они оставляют лошадей на одном берегу, получают новых на другом	–	10	–	10
8	С лёгких городских тарантасов, тележек и дрожек, перевозимых на том же основании	–	5	–	10
9	С порожних телег, перевозимых на том же основании	–	3	–	10
10	С лошади без упряжки, коровы, быка и всякого крупного скота	–	3	–	10
11	С мелкого скота: овец, телят, свиней и проч.	–	1	–	1

Источник: РГИА. Ф. 1287. Оп. 27. Д. 797. Л. 4 об.