

DOI 10.15826/izv2.2020.22.2.032
УДК 656.629:94(470.5)**Н. А. Коновалов**
*Уфимский государственный институт
искусств им. З. Исмагилова*
Уфа, Россия

НАЧАЛО ПАРОХОДНОГО СООБЩЕНИЯ ПО РЕКЕ БЕЛОЙ: ПРОБЛЕМА ДАТИРОВКИ

Статья посвящена проблеме датировки первого пароходного рейса на реке Белой и создания в регионе регулярного пароходного сообщения. На основании анализа документов Департамента мануфактур и внутренней торговли Министерства финансов и Хозяйственного департамента Министерства внутренних дел обосновывается тезис о необходимости уточнения как хронологических рамок процесса модернизации водного транспорта на Белой, так и основных его событий.

В историографии утвердилось мнение, что впервые пароходная навигация на реке Белой была осуществлена в 1858 г., когда в Уфу прибыли пароходы «Грозный» и «Быстрый». Однако в статье делается вывод о том, что первый пароходный рейс на реке Белой был осуществлен еще в 1856 г. Высказывается предположение, что в 1856–1857 гг. пароходы работали в низовьях Белой, вывозя грузы с небольших сельских пристаней. Из-за отсутствия достоверных сведений о промерах глубин пароходы не поднимались до крупных городов, таких как Уфа или Бирск, по этой причине в губернских источниках сведения о данных рейсах не нашли отражения. Первая же попытка создания на Южном Урале региональной пароходной компании относится не к 1870 г., как принято считать в историографии, а к 1858 г. Однако из-за несовершенства налогового законодательства региональное пароходство в 1858 г. так и не было создано. Открытая в 1870 г. компания «Бельское пароходство» была далеко не первым региональным перевозчиком. Еще во второй половине 1850-х — 1860-е гг. появляются первые региональные пароходовладельцы, представленные преимущественно купцами и промышленниками, для которых речные перевозки не являлись основным видом деятельности, но были необходимы для развития своего бизнеса.

К л ю ч е в ы е с л о в а: водный транспорт; пароходство; Южный Урал; река Бelaya

Ц и т и р о в а н и е: *Коновалов Н. А.* Начало пароходного сообщения по реке Белой: проблема датировки. DOI 10.15826/izv2.2020.22.2.032 // Изв. Урал. федер. ун-та. Сер. 2 : Гуманитар. науки. 2020. Т. 22. № 2 (198). С. 197–209.

*Поступила в редакцию: 08.11.2018
Принята к печати: 17.04.2020*

Nikolay A. Kononov

*Zagir Ismagilov Ufa State Institute of Arts
Ufa, Russia*

BEGINNING OF STEAM NAVIGATION DOWN THE BELAYA RIVER: DATING ISSUE

This article considers the issue of dating the first voyage made by steamship along the Belaya River and the start of regular steam navigation in the region. Referring to the analysis of documents kept in the Department of Manufactures and Domestic Trade of the Ministry of Finance and the Economic Department of the Ministry of Internal Affairs, the author explains the need to verify the time framework of the modernisation of water transport on the Belaya River and the main events that accompanied it.

According to historiography, the first steamship voyage on the Belaya River took place in 1858, when *SS Groznyi* and *Bystryi* arrived in Ufa. However, the author concludes that the first steamship voyage took place in 1856. It is suggested that in 1856, steamships worked in the lower reaches of the Belaya River transporting cargoes from small village berths. Steamships could not reach such big cities as Ufa or Birsik due to the absence of reliable information about depth measurement, so there is no information about those voyages in provincial documents. The first attempt to create a regional shipping company in the Southern Urals was not made in 1870, but in 1858. Due to the imperfection of tax legislation, the attempt to establish regional steam navigation was unsuccessful in 1858. The Belaya Shipping Company was hardly the first regional shipping carrier. As early as the second half of the 1850s and 1860s, the first regional owners of steamships appeared, consisting mostly of merchants and manufacturers, for whom river transportations were not a major activity — they considered them a need for the development of their main businesses.

Key words: water transport; steamship company; Southern Urals; Belaya River

For citation: Kononov, N. A. (2020). Nachalo parokhodnogo soobshcheniia po reke Beloi: problema datirovki [Beginning of Steam Navigation down the Belaya River: Dating Issue]. *Izvestia. Ural Federal University Journal. Series 2: Humanities and Arts*, 22, 2 (198), 197–209. doi: 10.15826/izv.2.2020.22.2.032

Submitted: 08.11.2018

Accepted: 17.04.2020

Введение

К середине XIX в. речные перевозки в России были наиболее рентабельным способом транспортировки грузов на большие расстояния. В это время на большинстве рек в европейской части страны одновременно применялся самосплав судов с бурлацкой тягой, коноводные машины, а также первые пароходы, работавшие на дровах [Халин, с. 123]. После того, как в 1843 г. российское правительство предоставило «всем свободное право учреждать буксирное пароходство в империи» [Устав путей сообщения, с. 49], в стране начался

«пароходный бум». В том же 1843 году было создано «Пароходство на Волге», в 1846 г. — пароходное общество «Пермское», в 1849 г. — «Меркурий», преобразованное в 1858 г. в «Кавказ и Меркурий» и ставшее одним из крупнейших пароходств в России в дореволюционный период. В 1850-е гг. стали действовать товарищества «Нижегородской фабрики и пароходов» (1851), «Самолет» (1853), «Польза» и «Камско-Волжская пароходная компания» (1854), пароходные общества «Нептун», «Дружина» и «Вулкан» (1858). Уже к 1860 г. в Российской империи существовало 25 пароходств [Мельников, с. 86–87]. Рост числа участников рынка речных перевозок сопровождался стремительным увеличением количества пароходов. Так, если в 1852 г. на Волге работало 30 пароходов, то в 1860 г. их было 247 [Фурер, с. 154]. На Каме к 1860 г. навигацию осуществляли 43 парохода [Истомина, с. 156].

На Южном Урале основной транспортной артерией была река Белая с ее притоками. К рубежу 1850–1860-х гг. Уральский регион являлся крупнейшим металлургическим центром страны. Здесь производилось около 65 % всего российского чугуна [Шепелев, с. 70] и 75 % железа [Оренбургские губернские ведомости, 1859, 6 июня]. По отзывам современников, российское железо было по своим качествам «выше даже английского, но ценою... почти вдвое дороже» [Там же]. При этом расходы «на перевозку водным путем уральского железа в Москву и Петербург составляли... до 70 % себестоимости» [Соловьева, с. 134]. Кроме металлов, с Южного Урала в центральные регионы страны ежегодно вывозилось около 120–135 тыс. пудов поташа (карбоната калия) [Оренбургские губернские ведомости, 1860, 27 августа], а также сельскохозяйственная продукция, представленная в основном зерном. О масштабах торговли зерном свидетельствует следующий факт. В считавшемся неурожайным 1859 году в Оренбургской губернии было собрано 8 307 794 четв. зерновых, из которых 1 219 497 четв. (14,6 %) было вывезено на продажу [Там же, 22 октября].

На этом фоне речной транспорт на Белой вплоть до второй половины 1850-х гг. был представлен наиболее архаичной формой речного судоходства — самосплавом судов с применением бурлацкой тяги. Разрыв между экономическим потенциалом региона и состоянием его транспортной инфраструктуры начал исчезать, когда на Белой стали осуществляться первые пароходные рейсы. С появлением пароходства многократно возросли объемы грузоперевозок. Так, если в 1860 г. по Белой было перевезено около 5 млн пудов различных грузов [Там же, 3 декабря], то в 1876 г. объем перевозок составил уже более 14 млн пудов [Гурвич, 1876а, с. 7]. Возросла и скорость грузоперевозок. Если до создания пароходного сообщения уральские грузы транспортировались к местам сбыта в течение двух-трех навигационных сезонов, то после его появления товар доставлялся в нужный пункт в течение одного сезона. Столь значительный экономический эффект от появления на Белой пароходства делает актуальным вопрос об установлении даты первого пароходного рейса и начала постоянного пароходного сообщения в этом регионе. Уточнению датировки этих двух событий и посвящена данная статья.

В отечественной историографии первый пароходный рейс на реке Белой датируется 1858 г. Так, еще дореволюционные исследователи Р. Г. Игнатьев и А. С. Листовский указывали, что датой первого рейса следует считать 11 августа 1858 г., когда в Уфу прибыли пароходы «Грозный» и «Быстрый», принадлежавшие купцу Журавлеву¹ [Игнатьев, с. 16; Листовский, с. XLVIII]. Неизвестно, на какие источники опирались исследователи. Вероятно, информацию о прибывших в Уфу судах они взяли из материалов губернской прессы, не дошедших до наших дней. Так или иначе, версия о том, что первый пароходный рейс по Белой был осуществлен в 1858 г., была безоговорочно принята историками последующих поколений.

Датой установления на Белой регулярного пароходного сообщения в историографии принято считать 1870 г., когда уфимские купцы Попов, Полетаев и Исаев открыли компанию «Бельское пароходство». Впервые эта версия была высказана А. С. Листовским в 1883 г.: «Наконец, с 1870 г. действительно установилось на Белой правильное (регулярное. — *Н. К.*) пассажирское пароходное сообщение открытием компанией купцов Попова, Полетаева и Исаева “Бельского пароходства”» [Листовский, с. L]. Как и в случае с датировкой первого пароходного рейса, ни в советский, ни в современный периоды не делалось попыток если не опровергнуть, то хотя бы проверить принятую еще в конце XIX в. версию.

Советские исследователи, изучая водный транспорт на реке Белой в конце XIX — начале XX в., обращали внимание прежде всего на динамику экономических показателей отрасли [Кузнецов], а также на факты, связанные с революционными событиями [Иванов]. В настоящее же время проблема развития водного транспорта на Белой становится объектом исследования либо в контексте решения исследовательских задач, связанных с историей оптовой торговли хлебом на Южном Урале [Роднов], либо поднимается в работах краеведческого характера [Нигматуллина; Синенко; Худяков].

Датировка первого пароходного рейса на реке Белой

В ходе исследовательской работы в фондах Российского государственного исторического архива (РГИА) было обнаружено дело Хозяйственного департамента МВД «По отношению Оренбургского генерал-губернатора об учреждении уфимскими купцами Поповым, Полетаевым и Исаевым пароходства по рр. Белой и Уфе и о представлении им привилегии, права исключительного пассажирского и товаро-пассажирского пароходства по этим рекам в течение 6 лет и об оказании пособия для этого предприятия». Указанное дело содержит документы, являющиеся межведомственной перепиской между Министерством путей сообщения, Министерством внутренних дел и Министерством финансов. В документах, составленных в Министерстве путей сообщения и адресованных

¹ Здесь и далее инициалы в источнике отсутствуют.

в МВД и Министерство финансов, содержится справочная информация о развитии пароходства на Белой в 1856–1870 гг., а также об инициативах, принимавшихся губернской администрацией и пароходными компаниями по созданию в регионе регулярного пароходного сообщения. В данных документах присутствует фраза: «По р. Белой пароходство возникло еще с 1856 г.» [РГИА, ф. 1287, оп. 7, д. 371, л. 8 об.–12]. В источниках не говорится о том, какие именно события произошли в 1856 г. Вероятно, на момент составления обнаруженных документов (1870) информация о том, как проходила навигация на Белой в 1856 г. была уже не столь актуальной, и детально описывать первый пароходный рейс никто не стал, однако сам факт появления первого парохода на Белой в 1856 г. не вызывал сомнений у современников.

Думается, что в 1856 г. какой-то пароход, принадлежавший одному из волжских или камских судовладельцев, поднялся вверх по Белой к одной из пристаней, находившейся ниже Бирска, взял груз и спустился вниз к Каме. Так как до крупных городов, таких как Уфа или Бирск судно не дошло, об этом рейсе в губернских источниках сведения отражены не были. Не вызывает сомнений, что в 1856 и 1857 гг. пароходы эксплуатировались в низовьях Белой, вывозя зерно с множества небольших сельских пристаней [Роднов, с. 92]. В исследуемый период реки были основными торговыми магистралями Российской империи. На Каме к этому времени уже существовало пароходное сообщение, а Оренбургская губерния была одним из лидеров по производству и экспорту зерна в стране. Современники писали: «Если судить о богатстве и силе края посредством продовольствия, то Оренбургскую губернию в настоящем ее состоянии можно назвать богатейшей в России» [Оренбургские губернские ведомости, 1860, 22 октября].

Первые попытки создания регионального пароходства

В 1857 г. в Оренбургскую губернию прибыла комиссия, состоявшая из офицеров Казанского корпуса путей сообщения. В том же году комиссия «сделала заключение о пригодности... Белой... от Уфы до Стерлитамака для пароходного движения» [Нигматуллина, с. 165]. Следует уточнить, что Главное управление путей сообщения признало Белую на участке от верховьев до Уфы сплавной, а от Уфы до устья судоходной еще в 1846 г. [РГИА, ф. 1287, оп. 7, д. 371, л. 1]. Тем не менее, вплоть до 1858 г. пароходы не рисковали подниматься против течения слишком высоко из-за того, что данные о промерах глубин, полученные еще в 1840-е гг., к тому времени считались устаревшими, так как на Белой новые перекаты и мели возникали и исчезали каждый год.

Комиссия была приглашена по ходатайству оренбургского генерал-губернатора А. А. Катенина для того, чтобы сделать промеры глубин еще раз. Следует отметить, что руководство Оренбургской губернии, понимая все выгоды от устройства пароходного сообщения в регионе, приняло самое активное участие в организации на Белой первых пароходных рейсов. Уже в 1883 г., спустя

25 лет после прибытия в Уфу первых пароходов, в одном из источников мы можем найти положительные оценки деятельности и «энергической заботливости главного начальника Оренбургского края генерал-адъютанта Катенина» [Листовский, с. XLVII].

Сразу же после окончания работы комиссии, представленной офицерами Казанского корпуса путей сообщения, по инициативе А. А. Катенина была создана еще одна комиссия, состоявшая на этот раз уже из губернских служащих, которая должна была дать оценку состояния русла реки, а также перечислить объем очистительных и дноуглубительных работ, которые необходимо было провести, чтобы сделать русло реки пригодным для пароходной навигации в течение всего лета. На «изыскания и распоряжения» комиссия потратила 4 тыс. руб. [Оренбургские губернские ведомости, 1860, 7 мая], сделав заключение о «возможности... пароходного сообщения по Белой даже выше г. Стерлитамака» [Листовский, с. XLVII–XLVIII], что не соответствовало реальному положению вещей, однако вполне устраивало А. А. Катенина, желавшего привлечь на Белую крупные волжские и камские пароходные компании. Сразу же после завершения работы комиссии А. А. Катенин отправил в Нижний Новгород ее представителя, который должен был ознакомить пароходовладельцев с самыми последними данными о замерах глубин на Белой.

К этому же времени относится первая попытка создания в губернии собственного регионального пароходства. В 1858 г. «титularный советник Павлов и губернский секретарь Федоров обратились в Главное управление путей сообщения с просьбою о дозволении им учредить акционерную компанию «Оренбургского пароходства»» [РГИА, ф. 18, оп. 5, д. 1626, л. 1]. По замыслам учредителей, пароходы компании должны были осуществлять навигацию «по рекам Оренбургского края, равно по Каме и Волге с их притоками» [Там же, л. 2]. Основным капиталом компании должен был составить 400 тыс. руб. [Там же, л. 3а].

Тем не менее, фактически пароходная компания так и не была создана. Учредители внесли в Устав пароходства положение, заведомо противоречащее существовавшему на тот момент законодательству. В частности, в ст. 4 Устава указывалось: «Компания не обязывается снабжать себя торговым свидетельством» [Там же, л. 2 об.]. Однако в Российской империи пароходные компании были обязаны приобретать торговые свидетельства первой гильдии даже в том случае, когда они фактически не осуществляли никаких торговых операций, а занимались лишь перевозками. Более того, согласно «Положению о пошлинах за право торговли и промыслов», вплоть до 1865 г. пароходные компании были обязаны приобретать купеческие свидетельства первой гильдии вне зависимости от того, каким количеством пароходов они обладали. На практике получалось, что и крупные, и небольшие пароходства были обложены одинаковым налогом. Разумеется, что крупным пароходствам платить налог было легче, чем небольшим. В источнике отмечается: «Для тех из пароходных предприятий, которые более или менее значительны... и содержат по несколько пароходов... платеж пошлины по 1-й гильдии не оказывается обременительным; но содержатели

незначительных пароходных предприятий находят для себя отяготительным платить пошлины по 1-й гильдии» [РГИА, ф. 18, оп. 5, д. 1626, л. 61 об.].

Ввиду вышеназванных причин пароходные компании старались работать прежде всего на крупных речных магистралях, где спрос на их услуги был более стабильным. Вторым следствием проводимой государством налоговой политики было то, что небольшие пароходства пытались вовсе уклоняться от покупки торговых свидетельств. Случай с «Оренбургским пароходством» является ярким примером того, когда учредители компании посчитали для себя приобретение торгового свидетельства слишком затратным и попытались, внося в Устав выше-названную статью, обойти существовавшую юридическую норму. Когда же стало очевидно, что из-за противоречия Устава законодательству компания не может быть создана, ее учредители просто отказались от своих планов.

Указанная юридическая норма применялась вплоть до 1865 г. Лишь тогда было признано, 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» [Там же, л. 61 об.–62]. В «Положение о пошлинах за право торговли и промыслов» были внесены изменения. Согласно этим изменениям, размер пошлины для пароходств стал зависеть от совокупной мощности паровых котлов на судах. Так, если совокупная мощность всех паровых котлов составляла 60 л. с. и более, пароходство должно было приобретать торговое свидетельство первой гильдии, если совокупная мощность котлов была в пределах от 41 до 60 л. с. — торговое свидетельство второй гильдии, если же совокупная мощность паровых котлов была 40 л. с. и менее, таким пароходовладельцам следовало «снабжать себя свидетельствами и билетами на мелочный торг» [РГИА, ф. 1263, оп. 1, д. 3200, л. 62 об.–63]. Таким образом, во многом из-за несовершенства юридических норм первая региональная пароходная компания появилась на Южном Урале не в 1858 г., а в 1870 г., когда в законодательство уже были внесены изменения.

Начало регулярного пароходного сообщения

7 сентября 1858 г. в Уфу прибыл пароход «Русалка», принадлежавший пароходству «Самолет». «Русалка» не стала ограничиваться лишь рейсом от бельского устья до Уфы, а поднялась выше, миновав Стерлитамак. Таким образом, пароход поднялся от устья Белой вверх против течения на расстояние около 800 верст (около 850 км) [Оренбургские губернские ведомости, 1860, 18 июня], а затем из-за критически низкого уровня воды был вынужден вернуться назад.

Помимо компании «Самолет» еще два пароходства выразили готовность открыть пароходное сообщение на Белой. Ими оказались пароходные общества «Вулкан» и «Дружина». Примечательно, что «Самолет» и «Вулкан» пытались получить от Главного управления путей сообщения монопольное право на эксплуатацию пароходного транспорта в регионе, но когда им было в этом отказано, компании прекратили свою деятельность на Белой. Такая позиция двух

обществ объясняется тем, что прибыль от работы на Белой была неочевидна, и пароходства, не желая рисковать, готовы были работать лишь при условии, что они будут монополистами. В отличие от первых двух компаний общество «Дружина» не стало требовать для себя монопольного права на работу, а объявило о намерении открыть пароходное сообщение на Белой уже в 1859 г. Таким образом, «Дружина» оказалась единственным пароходством, организовавшим работу в регионе.

Деятельность пароходного общества «Дружина» на Белой долгое время оставалась малоизвестной. Большинство исследователей, изучавших историю развития транспорта на Южном Урале, вообще не интересовалась этим вопросом. Между тем, «Дружина» — это первая пароходная компания, начавшая оказывать в регионе услуги пароходных перевозок. В 1859 г. пароходство организовало по Белой четыре рейса, в 1860 г. — три, в 1861 г. — один, в 1862 г. — два. После 1862 г. общество «Дружина» на Белой больше не работало, так как спрос на предоставляемые им услуги оказался невысоким, и пароходство предпочло работать на более крупных и оживленных речных магистральных — Каме и Волге.

Тем не менее, после отказа «Дружины» от работы на Белой пароходное сообщение в регионе не прекратилось. В 1860–1861 гг. здесь работал пароход «Анна», принадлежавший одному из первых бельских судовладельцев — помещику А. Н. Левашеву. С 1861 г. на Белой начала работать «Волжско-Камская пароходная компания». В 1863–1871 гг. перевозкой грузов занимался на принадлежавшем ему пароходе «Надежда» купец Ф. С. Софронов, а в 1867–1870 гг. по маршруту Уфа — Набережные Челны ходил пассажирский пароход «Манатура», собственником которого был промышленник И. Ф. Базилевский. Таким образом, компания «Бельское пароходство», основанная уфимскими купцами в 1870 г., была далеко не первой коммерческой структурой, занимавшейся на Южном Урале пароходными перевозками. Более того, по свидетельству современников, кроме «Бельского пароходства» в начале 1870-х гг. на Белой работали «еще 11 пароходов других частных владельцев» [РГИА, ф. 1287, оп. 7, д. 371, л. 8 об.].

Так почему же большинство исследователей называют 1870 г. датой создания на Белой регулярного пароходного сообщения? Думается, что для этого существует ряд причин. Во-первых, как уже говорилось выше, в историографии возобладала точка зрения, высказанная в 1883 г. А. С. Листовским, которая позже никогда не ставилась под сомнение. Во-вторых, значительная часть бельских судовладельцев, работавших в регионе до начала 1870-х гг., была вынуждена уйти с рынка речных перевозок. К примеру, А. Н. Левашев разорился, а Ф. С. Софронов и И. Ф. Базилевский свои пароходы продали. В-третьих, не следует исключать и фактор «местечкового мышления». «Дружина» и «Камско-Волжская пароходная компания» — это пароходства, работавшие прежде всего на Каме и Волге, в то время как «Бельское пароходство» было исключительно региональной компанией, обслуживавшей прежде всего пассажиров из Уфимской губернии.

Создание «Бельского пароходства»

Удивительно, но при всех вышеперечисленных обстоятельствах история создания самого «Бельского пароходства» остается недостаточно изученной. Опираясь на данные из архивных источников, в ходе исследования удалось реконструировать следующую картину событий.

Как и в конце 1850-х гг., инициатива по созданию на Белой регулярного пароходного сообщения исходила от оренбургского генерал-губернатора. В январе 1870 г. оренбургский генерал-губернатор Н. А. Крыжановский провел встречу с уфимским купечеством, призывая купцов организовать в регионе регулярное пароходное сообщение. Н. А. Крыжановский пообещал купцам «всякую поддержку» [РГИА, ф. 1287, оп. 7, д. 371, л. 1 об.], однако в источнике не уточняется, о чем именно шла речь. Вероятно, генерал-губернатор обещал ходатайствовать перед правительством о предоставлении учредителям пароходной компании монопольного права на осуществление пароходных перевозок по Белой. Такое предположение, во всяком случае, напрашивается при анализе последующих событий.

В том же 1870 году купцы второй гильдии Попов, Полетаев и Исаев создали компанию «Бельское пароходство». К моменту своего основания «Бельское пароходство» располагало двумя пароходами, а в 1871 г. у компании было уже четыре судна. В статье В. В. Спицкого дается подробная информация об итогах деятельности пароходства в 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” 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.» [Спицкий, с. 81–82].

Однако, уже в 1871 г. на Белой начала перевозку пассажиров и крупная пароходная компания «Самолет». Как пишет А. С. Листовский, в течение навигационного сезона 1871 г. компания «Самолет» организовала регулярное пароходное сообщение между Уфой и Нижним Новгородом, а также между Уфой и Казанью. По первому маршруту пароходы компании делали два рейса в неделю, по второму — три [Листовский, с. L].

Следует сказать, что крупные пароходства, работавшие преимущественно на Каме и Волге, предпочитали разорять мелких региональных судовладельцев, используя политику демпинга, а затем сводить свою деятельность на небольших речных магистралях к минимуму. Опасаясь такого развития событий, учредители «Бельского пароходства» встретились в 1871 г. с Н. А. Крыжановским еще раз, прося последнего ходатайствовать перед правительством о получении компанией монопольного права на осуществление пароходных рейсов по Белой на десятилетний срок, а также о предоставлении «заимообразного пособия от 30 до 40 тысяч руб.» [РГИА, ф. 1287, оп. 7, д. 371, л. 2 об.]. Со своей стороны

Попов, Полетаев и Исаев обещали организовать регулярные пароходные рейсы между Уфой, Елабугой и Казанью три раза в неделю, а также между Уфой и Стерлитамаком и даже выше против течения реки, если это позволят сделать природные условия. Пароходство готово было взять на себя обязательство на десять лет снизить стоимость проезда для должностных лиц на 10 %, а для частных потребителей — на 5 %, перевозить со скидкой в 5 % между Уфой и Казанью почту, а войсковые части — со скидкой в 10 %. Кроме этого, как отмечается в источнике, купцы были готовы «во всех экстренных случаях и надобностях правительства перевозить войска и нештатные команды за умеренную плату» [Там же, л. 2 об.—3]. Примечательно, что монопольное право, которого добивалось «Бельское пароходство», должно было распространяться только на использование колесных пароходов, оно не должно было затрагивать кабестанные суда, которые эксплуатировались в регионе еще с 1850-х гг.

Выдвигаемые купцами предложения были поддержаны генерал-губернатором Н. А. Крыжановским за тем лишь исключением, что срок монополии на эксплуатацию на Белой колесных пароходов был сокращен с десяти до шести лет, а выплата пособия должна была произойти лишь после того, как пароходство проведет гидрографическое исследование рек Белой и Уфы. После этого Н. А. Крыжановским были отправлены в Министерство финансов, Министерство путей сообщения и Министерство внутренних дел соответствующие ходатайства.

Тем не менее, в выдаче монополии «Бельскому пароходству» было отказано. Центральные органы власти ссылались на то, что кроме данной компании на реке Белой работали еще и другие пароходовладельцы, и предоставление монопольного права кому-то одному нарушало бы права остальных. В сложившихся обстоятельствах «Бельское пароходство» было вынуждено продолжать свою работу на тех же условиях, что и все остальные участники рынка. Впрочем, учредители компании наверняка допускали возможность развития событий подобным образом. В пользу этого говорит тот факт, что в 1871 г., не получив еще ответа ни от одного из министерств, компания стала увеличивать количество пароходов. Кроме того, представляется маловероятным, чтобы трое купцов второй гильдии связывали свой коммерческий успех исключительно с решениями государственных учреждений.

Так или иначе, последующая деятельность «Бельского пароходства» в регионе оказалась вполне успешной. Так, в работе Н. А. Гурвича «О судоходстве в Уфимской губернии за 1874 год» приводятся сведения о доходах компании в указанную навигацию. Примечательно, что в отличие от пароходств, работавших на Белой в 1860-е гг., основной статьёй доходов «Бельского пароходства» была перевозка пассажиров, а не грузов. Так, компания, располагавшая в 1874 г. четырьмя пароходами, заработала на перевозке пассажиров 46 910 руб. 45 коп., что составило около 66,22 % от ее общего дохода. Доходы от перевозки грузов составили 20 782 руб. 3½ коп., а от перевозки пассажирского багажа — 3 113 руб. 14½ коп., что в процентном соотношении составляет соответственно 29,35 % и 4,35 % [Гурвич, 1876б, с. 60].

Выводы

Подводя итоги, можно сделать несколько выводов. Во-первых, пароходная навигация по Белой была впервые осуществлена не в 1858 г., а в 1856 г. Во-вторых, первая, хотя и неудачная попытка создания на Южном Урале собственной региональной пароходной компании относится не к 1870 г., а к 1858 г. «Бельское пароходство», созданное в 1870 г., было далеко не первой коммерческой структурой, занимавшейся в регионе пароходными перевозками. В-третьих, процесс развития водного транспорта на Белой в значительной степени затруднялся существовавшим в 1850–1860-е гг. налоговым законодательством, способствовавшим монополизации рынка речных перевозок. В связи с этим вплоть до 1870-х гг. основная масса бельских судовладельцев была представлена либо крупными пароходствами, работавшими в первую очередь на Каме и Волге, либо региональными промышленниками и купцами, занимавшимися пароходными перевозками лишь в связи с необходимостью развития своего основного бизнеса.

Источники

- Гурвич Н. А.* Грузы в Уфимской губернии, их направление, движение и численность // Уфимский календарь на 1876 год. Уфа, 1876а. Вып. 2. С. 5–8.
- Гурвич Н. А.* О судоходстве в Уфимской губернии за 1874 год // Уфимский календарь на 1876 год. Уфа, 1876б. Вып. 2. С. 60.
- Игнатьев Р. Г.* Хроника достопамятных событий Уфимской губернии // Памятная книжка Уфимской губернии. Ч. II. Уфа : Губ. тип., 1873. С. 1–18.
- Листовский А. С.* Летопись пароходства по реке Белой // Справочная книжка Уфимской губернии за 1883 год. Уфа, 1883. Отд. II. С. XLVI–LI.
- Оренбургские губернские ведомости. 1859. 6 июня; 1860. 7 мая; 18 июня; 27 августа; 22 октября; 3 декабря.
- РГИА – Российский государственный исторический архив. Ф. 18. Оп. 5. Д. 1626; Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3200; Ф. 1287. Оп. 7. Д. 371.
- Устав путей сообщения // Свод законов Российской империи. Т. XII, ч. 1. СПб., 1857. С. 3–231.

Исследования

- Иванов В. Б.* На бельских просторах. Уфа : Башкнигоиздат, 1982.
- Истомина Э. Г.* Водный транспорт России в дореформенный период: историко-географическое исследование. М. : Наука, 1991.
- Кузнецов В. Н.* Транспорт Башкирии: краткий экономико-географический очерк. Уфа : Баш. кн. изд-во, 1960.
- Мельников С. Л.* Речной транспорт Камско-Вятского бассейна во второй половине XIX века : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02. Ижевск, 1997.
- Нигматуллина И. В.* Старая Уфа. Историко-краеведческий очерк. Уфа : Китап, 2004.
- Роднов М. И.* Хлебный рынок Уфимской губернии в конце XIX – начале XX века. Уфа : Уфим. гос. акад. экономики и сервиса, 2008.
- Синенко С. Г.* Город над Белой рекой. Краткая история Уфы в очерках и зарисовках. 1574–2000. Уфа : Башкортостан, 2002.

- Соловьева А. М. Промышленная революция в России в XIX веке. М. : Наука, 1990.
- Спицкий В. В. Из истории развития речного транспорта Республики Башкортостан // Вестник Башкирского университета. 2007. Т. 12. № 2. С. 81–82.
- Фурер Л. Н. К истории развития волжского пароходства // История СССР. 1959. № 2. С. 153–157.
- Халин А. А. Развитие системы путей сообщения нижегородского Поволжья и ее роль в социально-экономическом развитии региона (1830-е — 1900 г.) : дис. ... д-ра ист. наук : 07.00.02. М., 2006.
- Худяков В. А. На волне памяти // Бельские просторы. 2008. № 10. С. 156–168.
- Шепелев Л. Е. Царизм и буржуазия во второй половине XIX века. Проблема торгово-промышленной политики. Л. : Наука. Ленингр. отд-ние, 1981.

References

- Furer, L. N. (1959). K istorii razvitiia volzhskogo parokhodstva [On the Development of Volga Steam Navigation]. *Istorija SSSR*, 2, 153–157.
- Istomina, E. G. (1991). *Vodnyi transport Rossii v doreformennyi period: istoriko-geograficheskoe issledovanie* [Water Transport of Russia in the Pre-Reform Period: Historical and Geographical Research]. Moscow: Nauka.
- Ivanov, V. B. (1982). *Na bel'skikh prostorakh* [On the Great Spaces of the Belaya River]. Ufa: Bashkniгоizdat.
- Khalin, A. A. (2006). *Razvitie sistemy putei soobshcheniia nizhegorodskogo Povolzh'ia i ee rol' v sotsial'no-ekonomicheskom razvitiit' regiona (1830-e — 1900 g.)* [The Development of Transport Route System in the Lower Reaches of the Volga River and Its Role in the Economic and Social Development of the Region (1830s–1900)] (habilitation dissertation). Moscow.
- Khudyakov, V. A. (2008). Na volne pamiati [On the Waves of Memory]. *Belskie prostory*, 10, 156–168.
- Kuznetsov, V. N. (1960). *Transport Bashkirii: kratkii ekonomiko-geograficheskii ocherk* [Transport of Bashkiria: A Brief Economic and Geographic Overview]. Ufa: Bashkiria Book Press.
- Melnikov, S. L. (1997). *Rechnoi transport Kamsko-Vyatskogo basseina vo vtoroi polovine XIX veka* [River Transport of the Kama-Vyatka Basin in the Second Half of the 19th Century] (doctoral dissertation). Izhevsk.
- Nigmatullina, I. V. (2004). *Staraiia Ufa. Istoriko-kraevedcheskii ocherk* [Old Ufa. A Historical and Ethnographic Overview]. Ufa: Kitap.
- Rodnov, M. I. (2008). *Khlebnyi rynek Ufimskoi gubernii v kontse XIX — nachale XX veka* [Grain Market in Ufa Province in the Late 19th — Early 20th Centuries]. Ufa: Ufa State Academy of Economics and Service.
- Shepelev, L. E. (1981). *Tsarizm i burzhuziia vo vtoroy polovine XIX veka. Problema torgovo-promyshlennoi politiki* [Tsarism and Bourgeoisie in the Second Half of the 19th Century. The Issue of Industrial and Commercial Policy]. Leningrad: Nauka. Leningrad branch.
- Sinenko, S. G. (2002). *Gorod nad Beloi rekoi. Kratkaiia istoriia Ufy v ocherkakh i zarisovkakh. 1574–2000* [The City on the Belaya River. A Brief History of Ufa in Essays and Drawings. 1574–2000]. Ufa: Bashkortostan.
- Solovyeva, A. M. (1990). *Promyshlennaiia revoliutsiia v Rossii v XIX veke* [The Industrial Revolution in Russia in the 19th Century]. Moscow: Nauka.
- Spitskiy, V. V. (2007). Iz istorii razvitiia rechnogo transporta Respubliki Bashkortostan [From the History of the Development of the River Transport of the Republic of Bashkortostan]. *Bulletin of Bashkir State University*, 12(2), 81–82.

Коновалов Николай Александрович
кандидат исторических наук, старший
преподаватель кафедры гуманитарных
и социальных наук
Уфимский государственный институт
искусств им. З. Исмагилова
450008, Уфа, ул. Ленина, 14
E-mail: nikalekkon@yandex.ru

Konovalov, Nikolay Aleksandrovich
PhD (History), Senior Lecturer
Department of Humanities and Social Sciences
Zagir Ismagilov Ufa State Institute of Arts
14, Lenin Str., 450008 Ufa, Russia
Email: nikalekkon@yandex.ru