

УДК 94(470.57)

**ПРОБЛЕМА МОДЕРНИЗАЦИИ ПРИБРЕЖНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ НА РЕКЕ БЕЛОЙ НА РУБЕЖЕ XIX–XX ВЕКОВ
(НА ПРИМЕРЕ ПАРОМНОЙ ПЕРЕПРАВЫ ГОРОДА БИРСКА)**

© Н.А. Коновалов

Анализируется состояние прибрежной транспортной инфраструктуры в бассейне р. Белой на рубеже XIX–XX веков. Основное внимание уделяется паромной переправе у Бирска. Ее модернизация была не завершена, так как требовала значительных материальных средств. При этом в тех случаях, когда переправу планировалось сделать платной для населения, органы губернской власти исходили не только из интересов арендатора, но и из интересов людей, которые могли пользоваться их услугами.

Ключевые слова: инфраструктура, мост, паромная переправа.

Модернизация транспортной инфраструктуры – неотъемлемая часть политики государства в области транспорта. Нередки случаи, когда потребность в качественно новых изменениях входит в противоречие с экономическими возможностями. На рубеже XIX–XX вв. в Уфимской губернии сложилась ситуация, когда часть инфраструктурных объектов, предназначенных для переправы через крупнейшую реку региона – Белую, оказалась морально устаревшей. Речь идет прежде всего о плашкоутном мосте около Уфы, а также о паромной переправе около Бирска, которую планировалось заменить на паромную. В отечественной историографии практически нет сведений о том, как пытались решить данную проблему земские и губернские органы власти. В связи с этим в данной статье сделана попытка восполнить образовавшийся историографический пробел.

Потребность в постоянной и удобной переправе через Белую возникла еще до установления на ней регулярного паромного сообщения. Из источников известно, что еще в 1865 г. под Уфой существовал плашкоутный мост, который «состоял из 16 пар плашкоутов и 28 бревенчатых плотов» [1]. Содержался мост «на губернский земский сбор, отдаваясь в содержание частным лицам, по контрактам,

закключаемым в Губернской Строительной и Дорожной Комиссии [2]. Функционирование его осуществлялось «с июня до половины октября» [3, с. 38]. По-видимому, строительство и содержание таких мостов обходилось дешевле создания паромной переправы. Так, к примеру, в ценах 1865 г. для постройки плашкоутного моста необходимо было потратить не менее 11 тыс. руб., 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 руб. [1]. То есть в среднем за 10 лет расходы на строительство и содержание плашкоутного моста во второй половине XIX в. составляли по современным подсчетам не менее 23 600 руб. Помимо этого, содержание моста требовало более мелких единовременных расходов. К примеру, в одном из источников говорится: «Начальник Оренбургской губернии сообщил о сделанном местным Особым о Земских повинностях присутствии распоряжении к отпуску из остатков губернского Земского сбора 300 руб. сер. на исправление старого плашкоутного моста у Вавиловской переправы близ г. Уфы, по Сибирскому почтовому тракту» [4, л. 2].

Паромная переправа, существовавшая у Бирска, «сначала была дневной, а затем круг-

лосуточной» [5, с. 167]. О ее важности 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 телег [6, л. 5.]. 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 руб. в год [6, л. 1]. Данное положение вещей несло в себе большое противоречие. С одной стороны, отсутствие платы за перевоз позволило достичь максимальных объемов перевозок, с другой, когда возник вопрос о модернизации переправы, ни у 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 еще 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 руб. на обустройство всей необходимой инфраструктуры, однако торги, на которых продавалось право взять данный подряд, не состоялись «за неявкой желающих торговаться» [6]. Данный факт вполне объясним, так как очень часто выделяемых государственными органами средств оказывалось недоста-

точно для создания и эксплуатации тех или иных объектов. Согласно источнику, для обустройства паромной переправы требовалось не 2500 руб., а около 12 000 руб. Из этой суммы 10 000 руб. 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 «трех 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.» [6, л. 5]. 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 пароме, а также затраты на техническую эксплуатацию оборудования.

Следует сказать, что в Уфимской губернии в данный период существовала практика платного перевоза на речных переправах, когда арендатор взимал плату с пассажиров по заранее утвержденной 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 паромную 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 счет сборов с проезжающих. Собираемых средств хватало на содержание парохода с мощностью котлов в 12 л.с., двух баркасов длиной 9 сажень и шириной 10 аршин, двух лодок длиной 6 сажень и шириной 7 аршин и двух небольших лодок, размеры которых в источнике не уточняются [6, л. 3 об.]. Кроме этого, необходимо было построить и содержать две пристани и «одну избу для приюта приезжающих» [6]. Оплата

работы судовой команды, ночное освещение пристаней также относились «на счет контрагента» [6]. В темное время суток переправа осуществлялась не на пароходах, а на лодках, как подчеркивается в источнике, «гребным способом» [6]. По-видимому, данный факт объясняется прежде всего снижением в ночной период пассажиропотока и нежеланием владельцев использовать паромный транспорт в темное время суток из соображений безопасности.

Скорее всего, с учетом всех расходов, у арендатора еще оставались средства в виде прибыли. Сложно предположить, что предприниматель стал бы применять новейшие технические изобретения, получая от Губернского земства за это лишь 395 руб. 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 руб.

О ценах, существовавших на паромных переправах за перевоз через реку, можно узнать из «Проекта нормальной таксы на паромной переправе через р. Белую при г. Бирске», 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 увеличивалось расстояние 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 коп., 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 иметь 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 прода-

валось 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 еще 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 пешеходов в период весеннего половодья была снижена с пяти до трех копеек. Стоимость перевоза верховых лошадей, а также лошадей, запряженных в телегу, снижена в весенний период с 10 до 8 коп., а в летний период – с 5 до 3 коп. В то же время плата за провоз дорожных колясок в весенний период была поднята с 10 до 15 коп. 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 ее и взять. Что касается увеличения платы до 15 коп. за переправку в разлив [для – прим. авт.] дорожных тарантасов, колясок ... то оно, не составляя обременения для владельцев, сохранит за таксой... последовательность» [6].

То есть в данном случае можно говорить о факте социальной политики.

Таким образом, к рубежу XIX–XX вв. прибрежная инфраструктура, предназначенная для переправы через Белую, требовала серьезной модернизации. Губернские и уездные власти, зная о существовании данной проблемы, предпринимали попытки ее решения, однако из-за отсутствия необходимых для этого средств техническое обновление затягивалось. Примечательно, что препятствием для модернизации служил не только экономический, но и социальный фактор. Для властей оказался принципиальным вопрос о платежеспособности людей, которым предстояло пользоваться переправой. При этом данный фактор не мог устраивать предпринимателей, так как те в свою очередь стремились к ско-

рейшей и максимальной окупаемости вновь создаваемого объекта.

ЛИТЕРАТУРА

1. Оренбургские губернские ведомости. 1865. № 15 и 16.
2. Оренбургские губернские ведомости. 1860. № 38.
3. Черемшанский В.М. Описание Оренбургской губернии в хозяйственно-статистическом, этнографическом и промышленном отношениях. Уфа: Типография Оренбургского Губернского Правления, 1859.
4. РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 169.
5. Нигматуллина И.В. Старая Уфа. Историко-краеведческий очерк. Уфа: Китап, 2004.
6. РГИА. Ф. 1287. Оп. 27. Д. 797.

THE PROBLEM OF TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE MODERNIZATION ON THE BELAYA RIVER AT THE TURN OF THE 19th AND 20th CENTURIES (USING THE BIRSK FERRY CROSSING FOR EXAMPLE)

© N.A. Konovalov

Bashkir State Pedagogic University name M. Akmulla, Ufa, Russian Federation

The article analyses the condition of the riverside transportation infrastructure on the Belaya River at the turn of the 19th and 20th centuries. Special attention is paid to the Birsk ferry crossing. Its modernization remained incomplete because of considerable financial investments needed. However, in cases when a ferry crossing was planned to be paid for by the population, provincial authorities made decisions not only in the interests of a tenant, but also in the interests of people who were supposed to use their services.

Key words: infrastructure, bridge, ferry crossing.