



РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
УРАЛЬСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ИНСТИТУТ ИСТОРИИ И АРХЕОЛОГИИ

•
УРАЛ
В ПРОШЛОМ И
НАСТОЯЩЕМ
•

МАТЕРИАЛЫ
НАУЧНОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ

•
ЧАСТЬ I

ЕКАТЕРИНБУРГ

24-25 февраля 1998г.

Урал в прошлом и настоящем / Материалы научной конференции. Часть I. - Екатеринбург: НИСО УрО РАН, БКИ; 1998. 540 с. ISBN 5-7691-0805-3

Сборник включает доклады научной конференции "Урал в прошлом и настоящем" (Екатеринбург, 24 - 25 февраля 1998 г.), посвященной 10-летию образования Института истории и археологии УрО РАН. В материалах анализируется исторический опыт развития уральского региона, наиболее актуальные проблемы археологии, этнографии, демографии и истории Урала с древнейших времен до наших дней.

Сборник предназначен для преподавателей вузов и техникумов, аспирантов, студентов, учителей и учащихся средних школ, краеведов и всех интересующихся историей Урала.

Редакционная коллегия:

В.В.Алексеев, академик РАН (главный редактор)
А.В.Сперанский, д.и.н. (зам. главного редактора)
А.В.Бакунин, д.и.н.
Д.В.Гаврилов, д.и.н.
А.В.Головнев, д.и.н.
Г.Е.Корнилов, д.и.н.
С.П.Постников, д.и.н.
Е.Ю.Рукосуев, к.и.н. (ответственный секретарь)
А.В.Шорин, д.и.н.

Рекомендовано к изданию Ученым Советом
Института истории и археологии УрО РАН.

ISBN 5-7691-0805-3 ISBN 5-7851-0089-4

© ИИА УрО РАН, 1998 г.

У $\frac{11 (98)}{8П6 (03) 1993}$ БО

гались и другие представители исламского духовенства, например муллы братья Бахтияровы.

Как видим, местные государственные структуры широко использовали карательные методы в своей борьбе с исламскими радикальными течениями и татарским освободительным движением.

1. ГАРФ. Ф.102. Оп.241. Д.74. Ч.17. Л.1 об.
2. ГАКО. Ф.582. Оп.184. Д.49. Л.9.
3. ГАКО. Ф.714. Оп.1. Д.1207. Л.94.
4. ГАРФ. Ф.102. Оп.241. Д.74. Ч.17. Л.1.
5. Аршаруни А., Габидуллин Х. Очерки истории панисламизма и пантюркизма в России, М., 1931. С.13.
6. ГАРФ. Ф.102. Оп.241. Д.74. Ч.17. Л.31.
7. ГАКО. Ф.714. Оп.1. Д.1207. Л.282.
8. ГАКО. Ф.714. Оп.1. Д.1328. Л.1.
9. Машковцев А.А. "Ижбобинское дело". Проблемы материальной и духовной культуры народов России и зарубежных стран. Тезисы докладов. Сыктывкар, 1995. С.77-78.
10. ГАКО. Ф.582. Оп.187. Д.1. Л.2. 11. РГИА. Ф.821. Оп.133. Д.471. Л.56.

С.Л.МЕЛЬНИКОВ (Ижевск)

ОСОБЕННОСТИ ТЕХНИЧЕСКОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТА КАМСКОГО БАСЕЙНА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.

Вторая половина XIX в. связана с важнейшим событием в истории водного транспорта - его технической реконструкцией. Этот процесс повлек за собой перестройку организации транспортного хозяйства, создание транспортного машиностроения а также имел широкие социальные последствия. В это же время постепенно складывается единая транспортная сеть страны, представленная современными транспортными средствами - речным паровым и железнодорожным транспортом. В силу относительной удаленности Урала от центральных рынков и морских портов, а также отсутствие вплоть до конца XIX в. прямого железнодорожного сообщения с ними, речной транспорт является важнейшим элементом транспортных коммуникаций региона. Поэтому определение общих тенденций процесса индустриализации в России, а также особенностей их проявления в отдельных отраслях и на региональном уровне, весьма актуально. Большинство исследователей, занимавшихся проблематикой, связанной с речным транспортом, признают, что промышленный переворот в сфере производства и технический переворот в сфере средств сообщения, проходил параллельно в обеих областях. [2,3,4,5]

Анализ источников и историографической базы по судоходству в Камско-Вятском бассейне, позволяет подтвердить и расширить представления о содержании и определении этапов технической перестройки речного транспорта в Камском бассейне.

Первый этап - вторая половина 40-конец 70 -х гг. XIX в., в этой датировке автор солидарен с хронологическими рамками, определенными в работах Б.А.Сутырина, В.К. Яцунского [5,6] Этот этап характеризуется началом регулярного движения пароходов по Каме, возникновением первых собственно камских пароходств (середина 40-х гг. XIX в.) К началу 60-х гг. пароходство распространяется на все судоходные притоки Камы, в частности, на Вятку. Тот факт, что 96% всех доставленных грузов в верховья Камы и 85% всех камских грузов перемещались в 60-е гг. за пароходами, свидетельствует о том, что пароходы на Каме вытесняют мускульные средства передвижения (бурлацкую и конную тягу) [5]. Количество бурлаков в Вятской

губернии сокращается с 23 тыс. в 50-е гг. до 17 тыс. в 70-е гг. XIX в. К концу 70-х гг. в Вятской губернии насчитывается более 1,5 тыс. человек, занятых на паровом речном транспорте. На Волге за 1852-1861 гг. число пароходов увеличилось с 30 до 247, или 8 раз, на р. Каме - с 11 до 45, т.е. в 4 раза. [5]. Такая несколько замедленная динамика на Каме объясняется отчасти тем, что значительную часть грузов перевозили волжские пароходы.

Помимо роста числа паровых и непаровых судов важным свидетельством технического перевооружения являлось создание базы транспортного машиностроения. Одним из первых и крупнейших центров отечественного пароходостроения становится Урал: в 40-е-70-е гг. XIX в. появляется также предприятия в Перми, Кунгуре, Екатеринбурге, Воткинске (Камско-Воткинском завод). С 1847 по 1887 г. на Камско-Воткинском заводе было построено около ста различных судов. Создание в середине XIX в. собственная база парового судостроения на Урале полностью обеспечивала потребности в машинных судах. Так, к пермской пристани в 1885 г. было принято 55 пароходов, из них 41 были созданы в цехах уральских заводов. Из 30 пароходов Вятской губернии, место постройки которых удалось определить, только 2 построены за границей. В то же время, большинство пароходов западных и южных речных систем России - около 70% - было бельгийского и английского производства. [3] Таким образом, важной особенностью парового флота Камского бассейна является абсолютное преобладание пароходов отечественного производства.

Второй этап - 1880-е-1890-е гг. Начинается интенсификация технической перестройки на речном транспорте Урала, связанная с увеличивающимися потребностями в средствах перевозки, а также централизацией транспортировки и концентрации капиталов. Этот процесс повлек за собой совершенствование технического оснащение сдвиги в социальных группах, организовывающих и обсуживающих его. Резко возрастает количество перевозимых грузов: р.Кама с 14,8 млн. пуд. в 1866 г. до 45,5 млн. пуд. в 1890, на р.Вятка с 2,5 млн. пуд. до 10,7.

Увеличение товарности внутреннего рынка, рост объемов перевозок, стремление к их удешевлению стали основными факторами, определявшими техническое перевооружение средств в транспорте. Большое распространение получили пассажирские перевозки, возросла их комфортность. К концу XIX в. только в Вятской губернии пассажирские пароходы ежегодно перевозили более 80 тыс. пассажиров. [1] Растет специализация подвижного состава.

В этот период начинается процесс складывания на Урале единой индустриально-транспортной сети, характерной для капиталистического способа производства. Потребности более скорой и дешевой перевозки грузов объективно способствовали интеграции деятельности в сфере транспортных операций развивающегося железнодорожного и речного транспорта. Каждый из этих видов транспорта дополнял разорванную огромными расстояниями единую транспортную систему. Изначально выбор направления строительства той или иной железнодорожной линии во многом определялся стремлением связать между собой различные речные бассейны. Поэтому речной транспорт часто выполнял функцию подвоза грузов и пассажиров к железным дорогам. Этот процесс действовал и в обратном порядке.

Перестройка средств речного транспорта в регионе имела ряд особенностей. Незрелость сухопутных путей сообщения, сплавкой характер большинства притоков Камы определили существование вплоть до начала XX в. сплавного судоходства, а вместе с ним и бурлачества на мелководных реках; Из-за кратковременности навига-

ции труд малоквалифицированных рабочих парового транспорта по-прежнему носил сезонный характер. Процесс технической реконструкции транспорта проходил неравномерно. Распространение новых механических средств транспорта на крупные судоходные притоки происходят с отрывом в 10-15 лет. На первом этапе индустриальная транспортная система была представлена только речным паровым транспортом и лишь в конце 70-х - 80-х гг. начинает формироваться единая индустриально-транспортная сеть.

1. ГАКО. Ф 584. Оп.1. Д 228. Виргинский В.С., Захаров В.В. Подготовка перехода к машинному производству в дореформенной России // История СССР. №2. 1978. С.75-97

2. Мельников С.Л. Речной транспорт Камско-Вятско бассейна в XIX // Очерки истории Удмуртии XIX в. Ижевск, 1996. - С. 245-260; Мельников С.Л. Речной транспорт Камско-Вятского бассейна во второй половине XIX в. Автореф. дисс. канд. ист. наук. Ижевск. 1997. 20 С.

3. Соловьева А.М. Промышленная революция в России в XIX в. М., 1990.

4. Сутырин. Б.А. О некоторых особенностях развития речного транспорта в Камском бассейне в XIX в. // Вопросы истории Урала. Пермь. 1966. С.142-148.

5. Яцунский В.К. Промышленный переворот в России // Вопросы истории. №12. 1952. С. 60-74

О.А.МЕЛЬЧАКОВА (Екатеринбург)

УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ ПЕРСОНАЛ И НАСЕЛЕНИЕ НИЖНЕТАГИЛЬСКИХ ЗАВОДОВ: ПРИЧИНЫ КОНФЛИКТНЫХ СИТУАЦИЙ (По материалам волнений 1790-х)

Массовые проявления социального протеста, возникавшие на принадлежавших Никите Акинфиевичу, а затем его сыну, Николаю Никитичу, Демидовым, предприятиях Нижнетагильского заводского комплекса [1] во второй половине XVIII в., неоднократно привлекали внимание исследователей. Наиболее всесторонне в историографии освещены волнения мастеровых и работных людей 60-х гг. XVIII в., [2] а также выступления приписных крестьян того же времени, [3] охватившие весь горнозаводской Урал. Рассмотрено историками и движение вечноотданных начала 80-х гг. XVIII в. [4]

К числу массовых выступлений, пока еще не попавших в орбиту внимания исследователей, относятся волнения мастеровых и работных людей Нижнетагильского заводского комплекса 1790-х гг. Сведения о них имеются в материалах делопроизводства Главной Нижнетагильской заводской конторы, хранящихся в фонде 1267 Российского государственного архива древних актов.

Судя по документам, рассматриваемые нами волнения начались на Нижнетагильском заводе 11 августа 1796 г. Несколько сотен мастеровых и работных людей во главе с Веденеем Вязиным и Феклистом Калмыковым собрались у Нижнетагильской конторы и высказали "ропот на недостаточную выдачу провианта и на малость получаемых за работу плат...". [5] 12 августа в заводскую контору было подано "Общественное доношение" от имени жителей Нижнетагильского горнозаводского комплекса.

Собравшиеся у главной заводской конторы мастеровые и работные люди предъявили возглавлявшим ее приказчикам требование отпустить в Москву их представителей для подачи челобитной Н.Н.Демидову. Заводские управители были вынуждены выписать паспорта для ходоков к заводовладельцу и разрешить сбор денег на их проезд до Москвы и на другие необходимые для этой поездки расходы. [6]