

ВАЖНЫЙ ШАГ В ИЗУЧЕНИИ ЛЕНСКОГО СУДОХОДСТВА*

Рецензируется монография кандидата исторических наук С.В. Гузенкова «Судоходство Лено-Витимского бассейна (60-е годы XIX в. — 1917 год)», являющейся первой в серии «Судоходство Восточной Сибири в период капитализма».

Ключевые слова: историография водного транспорта, история транспортного освоения российских территорий, экономическая история.

YU.P. KOLMAKOV

THE WORK IS AN IMPORTANT STEP IN THE STUDY OF LENSKIY NAVIGATION

The work is an important step in the study of Lenskiy navigation. The reviewed monograph by candidate of history S.V. Guzenkov «Navigation in Lena and Vitim rivers basin (the 60s of the XIX century — till 1917)» is the first in the cycle «Navigation of Eastern Siberia in the period of capitalism».

Keywords: historiography of riverboat transportation, history of transport exploration of Russian territories, economic history.

Иркутский историк Сергей Васильевич Гузенков уже длительное время изучает проблему хозяйственного освоения Сибири в пореформенный период. Его научные интересы сосредоточены на исследовании проблем влияния золотодобывающей промышленности на экономику Сибири в период капитализма (золотодобыча и сельское хозяйство Сибири и Дальнего Востока, золотодобывающая промышленность и ее роль в развитии сибирских городов и формированию в них контингента постоянно проживающего населения и т.д.) и транспортного освоения Лено-Витимского района с 60-х гг. XIX в. по 1917 г. Результаты научных изысканий С.В. Гузенкова представлены в его монографиях и научных статьях, опубликованных не только в Иркутске, но и в Москве, Санкт-Петербурге, Новосибирске, Владивостоке. Публикации историка получили хорошие отзывы и были благоприятно встречены научной общественностью. И сегодня С.В. Гузенкова продолжает интересоваться транспортной проблематикой. Историк поставил задачу исследовать судоходство

* Рецензия на: Гузенков С.В. Судоходство Лено-Витимского бассейна (60-е годы XIX в. — 1917 год) / С.В. Гузенков. — Иркутск: Изд-во ИГУ, 2012. — 274 с.

Восточной Сибири в период капитализма, предполагая подготовить и опубликовать работы по этой проблеме, справедливо считая, что прошлое водного транспорта, не смотря на его исключительную роль в хозяйственном освоении восточных районов Сибири в пореформенный период изучено недостаточно, хотя в историографии присутствуют ряд интересных публикаций о сибирских водных путях, появившиеся в последние годы. Первый шаг в этом направлении сделан. Недавно С.В. Гузенков опубликовал в издательстве ИрГТУ монографию о судоходстве на Лене и Витиме в пореформенный период.

Историческое повествование автор начинает с описания сплавно-го промысла, и допарового судоходства в бассейне Лены и Витима в исследуемый период. Данному сюжету посвящена первая часть [1, с. 9–62] монографического исследования. Есть все основания полагать, что исследователь впервые опираясь на широкий круг источников, как опубликованных и ставших на сегодня библиографической редкостью, так и архивных комплексно рассматривает и на наш взгляд удачно, сплавное судоходство, освещая главные моменты важнейшей транспортной отрасли.

Характеризуя состав сплавной флотилии, автор подробно описывает технологию строительства плавсредств — барок, карбазов, паузков, лодок и т.д. [1, с. 11–25], подчеркивая, что она (техника строительства — Авт.) — результат упорного поиска, векового труда рабочих — судостроителей «Посуды» — как называли сплавные суда, технологически различалось (тип строительства, оснастка судна, состав экипажа), но строились они с учетом особенностей фарватера Лено-Витимского бассейна и были хорошо приспособлены к выполнению «возложенных на них обязанностей». Историк обращает внимание на то, что судостроители не ограничивались строительством уже известных сплавных судов, а постоянно искали и находили их новые модели. Подтверждение тому появление новых судов-кулиг, строительство их началось в начале XX столетия [1, с. 20–21].

На основании данных статистики исследователь утверждает, что наиболее распространенной посудой являлись лодки. Только в 1900–1907 г., лодок было построено 3540 единиц, что было в 3,8 раза больше, чем в 1890–1899 гг. [1, с. 21].

Строительство сплавных судов давало работу и, следовательно, заработок большому числу рабочих. По самым приблизительным подсчетам исследователя только в Иркутской губернии в 1900–1914 гг. промыслом было «охвачено» — 12 115 чел. рабочих, способных выполнять любую работу, ибо специализации в артели не существовали [1, с. 10–11]. Сказанное позволяет сделать вывод, что производство посуд являлось важнейшим промыслом в «хозяйственной жизни» Приленского края.

Заслуживает внимание раздел «Допаровое судоходство (60-е годы XIX — и начало XX вв.)» [1, с. 28–62]. Исследователь анализирует динамику движения сплавной флотилии в изучаемый период, а, следовательно, и динамику движения грузовых потоков, направленных в Ленский край. Опираясь на источники, историк делает вывод — поток грузов был различен. В отдельные годы он увеличивался или сокращался по целому ряду причин, но исходя из «десятилетних данных» прослеживается тенденция к увеличению грузопотоков, что связано с набирающей силу процессом хозяйственного освоения северных территорий Иркутской губернии и Якутской области. В 1874–1879 гг. в Приленский край вышло 2584 «посуды», а в 1883–1888 гг. — 3144. Рост составил 21,6% [1, с. 30]. При этом автор подчеркивает, что движение судов в верховьях Лены было более интенсивным, чем низовьях ее. В 60-е гг. XIX в. по «Большой реке» в Якутской области проследовало 2284 судна (хотя тоже не мало), а в Иркутской губернии — 4231. Рост абсолютных показателей составил, 82,5% [1, с. 28].

«Разбор» ассортимента транспортируемых товаров выполнен на столько, насколько позволили привлеченные источники, показывает что, номенклатура грузов была разнообразна, включала в себя продовольственные и промышленные товары, фабрично-заводскую продукцию, бакалейный товар, продукцию крестьянских промыслов и т.д. Внимательно анализируя товарную продукцию, С.В. Гузенков пишет, что в 1874–1879 гг. по Лене сплавливали приблизительно 4 190 470 пудов казенного и частного хлеба (77,7% грузов). В обще годовых грузопотоках на долю муки, крупы, ячменя приходилось 70,4–82,8%, что позволило сказать (и это тезис бесспорный), хлеб являлся «главным» товарным продуктом в 70-е гг. XIX в. [1, с. 33]. Эта тенденция сохраняется и последующие годы, что и показывает автор «с цифрами в руках». В 1881–1888 гг. удельный вес продовольствия (прежде всего зерновых) составлял 71,2–80,5%, а на долю купеческих товаров в 1881–1886 гг. приходилось 20,1% [1, с. 35] машин и инструментов для золотых приисков — 4,6 % — 243 525 пудов [1, с. 36].

Интересен сюжет о работе Ленских пристаней. «Персонально» рассматривая в хронологической последовательности участие Качугской, Верхнеленской, Жигаловской, Нижнеслободской, Каймоновской, Мукской и Усть-Кутского солеваренного завода пристаней [1, с. 39–51] в транспортировке тяжестей, исследователь определяет их индивидуальную роль в этом процессе.

Следует сказать, что сюжет был бы информативнее, если бы автор описал работу пристаней в Якутской области, а не ограничивался лишь упоминанием их [1, с. 52]. Возможная будущая поисковая работа в этом направлении будет проделана.

Важнейшим компонентом многих исследований, посвященных транспортной проблематики является «вопрос о тарифах». Затронут

он и в рецензируемой монографии. Если тарифы пароходных компаний представлены очень подробно [1, с. 78, 89, 97, 173–181], то «сплавная такса» показана фрагментарно и относится к началу XX в. [1, с. 53], тогда как сведения по данному вопросу за более ранний период (60–90-е г. XIX в.) отсутствуют, что не позволяет проследить динамику движения цен и сделать более аргументированные выводы.

В монографии автор пытается определить численный состав рабочих речников, обслуживающих сплавной промысел. Несмотря на то, что задача крайне сложна и специалисты-историки об этом знают, поскольку статистические данные по этому вопросу отрывочны, приблизительны, могут быть разбросаны по разным источникам, но пытаться решать ее следует, что и делает исследователь, привлекая для этих целей выявленный им корпус документов.

По подсчетам автора, в 60-е г. XIX в. водный транспорт Ленского бассейна обслуживало 35 840 чел. или 41% судорабочих Иркутской губернии [1, с. 239]. При этом на Лене в границах Иркутской губернии работало 27 127 чел., а в Якутской области — 9695 чел. [1, с. 53]. В начале XX в. с 1900 по 1914 гг. на сплаве грузов было занято 10 200 чел. [1, с. 55]. Следовательно, промысел давал работу (в том числе женщинам и детям), не малому числу Приленских крестьян, а, следовательно, и заработка.

Подводя итоги, автор делает вывод, что сплавной промысел не конкурировал с пароходством, а дополнял его, а в ряде случаев, когда пароходы не могли проходить, «сплавные посуды» были единственным возможным видом транспорта по доставке грузов в Приленский край [1, с. 57] обеспечивая 50% по транспортировке товаров.

Второй раздел монографии посвящен истории возникновения и развития пароходства в Лено-Витимском бассейне (60–90-е г. XIX в. — 1917 г.) [1, с. 63–234]. С.В. Гузенков подчеркивает в начале своего исторического повествования, что основой второй части исследования является одноименная глава в монографии автора «Очерки истории транспортного освоения Лено-Витимского района (60–90-е г. XIX в. — 1917 г.) опубликованное в 2001 г. [2, с. 8].

Поскольку рецензенты «Очерков» уже оценивали развитие пароходного дела на Лене и Витиме, в том числе и на страницах журнала «Клио» [3, с. 251–255] и пишущий эти строки в целом разделяет мнение коллег, то со своей стороны мы лишь отметим новации, которые присутствуют в новом исследовании. Но прежде всего, скажем, что изложение материала, автор строит исходя из предложенной им периодизации развития пароходного дела в Лено-Витимском бассейне в изучаемый период. Периодизация не лишена смысла и нам кажется, что она абсолютно обоснована и имеет право на существование. Автор с небольшими дополнениями «воспроизводит» три главы исследования: «Начало Ленс-

ко-Витимского пароходства [1, с. 63–85]. «Установление почтово-пассажирского пароходства на Лене» [1, с. 86–101]. «Изучение и обустройство водного пути Лено-Витимского бассейна в начале XX в. [1, с. 214–234]. Третью главу «Пароходство в Лено-Витимском бассейне в конце XIX — начале XX вв. историк существенно переработал, дополнив ее новой информацией, а потому она заслуживает особого внимания и оценки.

Итак, новации сводятся к следующему:

– более углубленное изучение концентрации капитала и образования пароходных компаний на Лене и Витиме в конце XIX — начале XX вв. [1, с. 101–110].

– описана история установления второго «обязательного рейса» на Лене (1898–1900 гг.) [1, с. 114–119] и перипетии по поводу подписания договоров на право организации почтово-пассажирских рейсов до 1917 г. включительно [1, с. 119–121];

– проанализированы не реализованные проекты (1905–1917 гг.) об организации «правильного» пароходного сообщения на трассе Усть-Кут-Жигалово [1, с. 121–127];

– реконструирована история вопроса о почтово-пассажирском пароходстве в низовьях Лены в 1905–1917 гг. [1, с. 127–143] и на Витиме в 1901–1917 гг. [1, с. 143–151];

– более подробно показана динамика грузо-пассажирских перевозок, выполненных пароходными компаниями Лено-Витимского бассейна в исследуемый период [1, с. 151–160];

– описана текущая работа пароходных компаний (условия транспортировки грузов, инспекционные поездки чиновников и их результаты, показаны бюджеты пароходных предприятий, с анализом, их доходы расходной части, дана характеристика берегового хозяйства пароходно-транспортных компаний — пристаней, затонов, ремонтная база транспортных фирм [1, с. 181–193];

– более подробно освещен вопрос о «рабочих кадрах» пароходных компаний [1, с. 193–199].

Вместе с тем хотелось бы, чтобы автор продолжил исследовать сюжет о положении рабочих и служащих. Возможно, что будущие поиски в этом направлении принесут результаты, что позволит расширить наши знания по этому вопросу. Мы понимаем, что найти новые материалы трудно, но может быть удача «улыбнется» историку.

Следует обратить внимание на приложения [1, с. 235–275], в рецензируемой монографии. Они обладают высокой информативностью, органично входят в историческое повествование, существенно усиливая его, подкрепляя суждениями и выводами автора. Хотелось бы отметить «Хронику основных событий развития судоходства в «Лено-Витимском бассейне (60-е г. XIX в. — 1917 г.) [1, с. 267–272]. «Хроника» — первый опыт исторической систематизации и удачный.

Знакомясь с историческим исследованием, убеждаешься — С.В. Гузенков в своей монографии объективно излагает прошлое, не навязывает свою точку зрения. «Язык» исследования понятен, (что важно) и не утомляет читателя. Задача, определяемая автором — «всесторонне изучение истории развития судоходства в Лено-Витимском бассейне (60–90-е гг. XIX в. — 1917 г.)» [1, с. 4] решена. С выходом в свет монографии к.и.н. С.В. Гузенкова сибирская историография пополнилась новым интересным исследованием, подготовленным на высоком профессиональном уровне. Появление книги — событие значимое. Это важно отметить, поскольку исследований об истории водных путей Сибири не так много. Хочется надеется, что автор продолжит исследования и представит на суд научной общественности результаты своих изысканий. Будем ждать!

Список использованной литературы и источников

1. Гузенков С. В. Судоходство Лено-Витимского бассейна (60-е годы XIX — 1917 год) / С. В. Гузенков. — Иркутск : Изд-во ИГУ, 2012. — 274 с.
2. Гузенков С. В. Очерки истории транспортного освоения Лено-Витимского района (60-е годы XIX в. — 1917 год) / С. В. Гузенков. — Иркутск: Изд-во ИГУ, 2001. — 244 с.
3. Харченко Л. Н. Рецензия на книгу С. В. Гузенкова «Очерки истории транспортного освоения Лено-Витимского района (60-е гг. XIX в. — 1917 г.)» / Л. Н. Харченко // Клио. — 2006. — № 4. — С. 251–255.

Информация об авторе

Колмаков Юрий Петрович — кандидат исторических наук, доцент, 664056, г. Иркутск-56, а/я 145.

Author

Kolmakov Yuri Petrovich — PhD in History, Associate Professor, POB 145, Irkutsk-56, 664056.

УДК 74.58:67(2P54)

ББК 378.634(571.5)

А.В. ПЕТРОВ

ЮРИДИЧЕСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ В ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ: ПРОЧИТАВ НА ОДНОМ ДЫХАНИИ*

Рецензия на монографию В.Н. Казарина и Ю.П. Лякутиной «Юридическое образование в Восточной Сибири (1918–1991 гг.), которая вышла в 2012 г.

Ключевые слова: образование, Сибирь, право, университет, Иркутск.

* Казарин В. Н. Юридическое образование в Восточной Сибири (1918–1991 гг.) : монография / В. Н. Казарин, Ю. П. Лякутина. — Иркутск : Изд-во ИГУ, 2012. — 483 с.