

DOI 10.17150/978-5-7253-3001-4.65

Е.В. ИЛЬИНА

УДК 656.62(5715)(091)

ББК 39.48(2Р54)Г93

ПРОШЛОЕ СЕЛЕНГИНСКОГО СУДОХОДСТВА*

Автор рецензирует монографию С.В. Гузенкова, посвященную истории селенгинского судоходства в начале XX в.

Ключевые слова: историография водного транспорта Сибири, почтово-пассажирское пароходство на Селенге в начале XX в., экономическая история Сибири.

* Рец. на: Гузенков С. В. Селенгинское судоходство (начало XX столетия) : монография / С. В. Гузенков. – Иркутск : [б. и.], 2018. – 76 с.

THE HISTORY OF THE SELENGA SHIPPING

The author reviews the monograph by S.V. Guzenkov, devoted to the history of the Selenga shipping in the early XX century.

Keywords: historiography of water transportation in Siberia, the Selenga shipping, postal and passenger shipping along the Selenga in the early XX century, the economic history of Siberia.

Сибирская историография водного транспорта пополнилась новым исследованием. Иркутский историк С.В. Гузенков опубликовал монографию о прошлом селенгинского судоходства. Книга примыкает к циклу ранее опубликованных работ в 2012 и 2015 гг. по проблеме «Судоходство Восточной Сибири в 1861–1917 гг.».

Повествование автор начинает с исторического экскурса, кратко характеризуя состояние селенгинского «водного промысла» на протяжении XVII–XIX вв., подводя читателя к основному объекту исследования — селенгинскому судоходству в начале XX столетия, чему и посвящена первая глава рецензируемой монографии.

Исследователь констатирует, что правительственные чиновники, передовая часть сибирского купечества постепенно приходят к пониманию роли селенгинского водного пути не только для Юго-Восточной Сибири, но и для России, учитывая фактор внешней торговли с Монголией и Китаем. При этом они рассматривали его не изолированно, а во взаимосвязи с Байкалом и Ангарой. Взяв инициативу в свои руки, промышленники в 1868 г. открыли пароходное сообщение на Селенге.

И хотя коммерческие рейсы выполнялись «по мере надобности», открытие пароходства являлось важным событием для Забайкалья. В начале XX в. факторы внутренней (процесс хозяйственного освоения территории, в том числе железнодорожное строительство, активизация переселенческого движения) и внешней политики (итоги русско-японской войны 1904–1905 гг.) заставили правительство обратить серьезное внимание на Селенгу, как на важную транспортную магистраль и рассматривать ее как мощный фактор экономического развития Забайкалья и в целом восточных районов Сибири.

Вывод о том, что пароходство способствуя активизации хозяйственной жизни, само постепенно развивалось как транспортная отрасль капиталистического хозяйства, аргументированно подтверждается автором «с документами в руках» на всем протяжении повествования, выполненного на ранее неопубликованных источниках, находящихся в фондах Государственного архива Иркутской области (ГАИО), большая часть которых впервые вводится в научный оборот, что придает исследованию объективность, высокую научную значимость.

С.В. Гузенков, насколько позволяла привлеченная источниковедческая база попытался представить, и на наш взгляд весьма удачно, историю селенгинского судоходства, главным образом, судоходства парового в начале XX столетия.

Обратим внимание на следующие сюжеты монографии:

– показан процесс концентрации капитала и образования пароходно-транспортных предприятия располагающих семью пароходами и восемью баржами общей грузоподъемностью 87 тыс. пудов (с. 12, 61–63);

– прослеживается определяющая роль государства в организации и поддержке почтово-пассажирского пароходства в 1912–1917 гг. (с. 12–24);

– проанализированы основные положения договора, подписанного 21 декабря 1912 г. во исполнение Закона «О срочном пароходном сообщении на реке Селенге» от 6 июня 1912 г. между МПС и Верхнеудинской пароходной компанией, устанавливающего права и обязанности подрядчика по выполнению субсидированных рейсов (с. 13–18);

– подробно, (что положительно) описаны перипетии по поводу заключения договора на 1916–1918 гг. (с. 19–24). Автор подчеркивает, что несмотря на необходимость подписания договора, этого не произошло. Помешали сложная международная и внутривосточная обстановка в стране (с. 24).

– вывод о движении по Селенге в начале XX в. значительных грузо-пассажирских потоков автор связывает с активизацией хозяйственной жизни Юго-Восточной Сибири, что является верным утверждением и не вызывает сомнения. Суждение проистекает из анализа данных статистики, содержащихся в отчетах пароходных компаний (с. 24–29), впервые введенных в научный оборот. В 1905–1915 гг. «Товарищество Байкальского пароходства и торговли» обработало 4 237 613 пудов грузов (с. 24–25) и перевезло в 1905–1908 гг. — 13 697 пассажиров (с. 28).

– насколько позволяют источники, автор касается проблемы взаимоотношений фирм конкурентов, работающих на Селенге (с. 29, 33–36), показывая их сложность и «непростой характер» (М.М. Коковин и Верхнеудинская пароходная компания, Коковин и пароходство П.П. Бармина);

– отражена проблема грузопассажирских тарифов (с. 17, 30–32). Они по замечанию исследователя были достаточно высоки, что следует связывать с большими затратами на навигацию. Высокие фрахты и стоимость пассажирских билетов были характерны для пароходных компаний Сибири.

Рекомендуем автору продолжить изучение темы, сосредоточив внимание на поиске источников, которые содержали бы информацию о сплавном промысле. Более подробно исследовать проблему материально-технической базы селенгинского флота (содержание и обслуживание пристаней, затонов, состояние ремонтной базы) и материального

положения рабочих и служащих (условия труда, заработная плата, медицинское обеспечение, питание работающих); поскольку эти сюжеты либо не раскрыты, либо показаны «контуром». Наполнение историческим материалом этих сюжетов создаст более полное представление по теме исследования. Если станет возможно, то и хронологически расширить границы повествования, отодвигая «нижний рубеж» к 60–70-м гг. XIX в., т.е. к моменту начала курсирования пароходов по Селенге.

Во второй главе монографии (с. 41–57) автор рассматривает проблему изучения и обустройства селенгинского водного пути в начале XX в. Не будет преувеличением сказать, что данная проблема впервые стала объектом изучения. На наш взгляд, «первый опыт» оказался удачным.

Центром исследования стала деятельность «Партии по исследованию реки Селенги» (1907–1909 гг.) под руководством инженера путей сообщения А.К. Старицкого и «Партии по исследованию рек Ленского бассейна» (1915–1917 гг.) под руководством инженера путей сообщения А.Н. Лагутина.

Опираясь на неопубликованные материалы, взятые из фондов ГАИО и опубликованные источники, ставшие сегодня библиографической редкостью, историк подробно освещает основные направления работы проделанной изыскательскими организациями.

Вывод исследователя о том, что несмотря на постоянную нехватку финансирования заставляющего вносить определенные коррективы в план намеченных мероприятий описным отрядам удалось выполнить значительный объем работ, в том числе: обустроить фарватер, установить водомерные посты, «обозначить перекаты», подготовить и опубликовать карту Селенги и т.д., что способствовало улучшению условий судоходства аргументирован, основан на широкой доказательной базе, подтверждается всем ходом изложения, а потому правомерен и не вызывает сомнений (с. 55–56, 59–60).

Следует обратить внимание на приложения (с. 61–72). Они обладают высокой информативностью, органично входят в историческое повествование, существенно усиливая его, подкрепляя суждения и выводы автора. Исследователь, как и в предыдущих монографиях, составил «хронику» основных событий развития судоходства на Селенге (начало XX в.) (с. 69–72). «Хроника» — удачный и полезный опыт систематизации исторических событий.

Читая монографию С.В. Гузенкова, убеждаешься в объективности изложения. Исследователь не навязывает свою точку зрения на проблемы. Язык исследования понятен и не утомляет читателя. Выводы монографии лаконичны и корректны. Автор проделал огромную работу, собрав и проанализировав большой научный материал. Задача, поставленная автором монографии — показать историю развития судоходства на Селенге в начале XX в. (с. 4), решена. Хочется надеяться, что книга

будет востребована и явится стимулом к дальнейшим изысканиям. Мы надеемся, что С.В. Гузенков продолжит исследование истории водного транспорта Восточной Сибири в 1861–1917 гг. и представит на суд общественности свою новую монографию. Пожелаем же ему успехов в реализации намеченных планов.

Информация об авторе

Ильина Елена Викторовна — зав. отделом использования документов и работы с обращениями граждан и организаций; Государственный архив Иркутской области, 664017, г. Иркутск, ул. Байкальская, 79; e-mail: orgugaio@mail.ru

Author

Elena V. Ilina — Head of Department of the use of Documents and Appeals Handling, Public Archives of the Irkutsk Region, 79 Baikalskaya Str., 664017, Irkutsk, Russia; e-mail: orgugaio@mail.ru