

Тицкий Николай Андреевич

К ВОПРОСУ О ВЗАИМОСВЯЗИ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА И УРАЛЬСКИХ ГОРОДОВ В ТРУДАХ ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XIX - НАЧАЛА XX В.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/1/2012/4/70.html

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по данному вопросу.

Источник

Альманах современной науки и образования

Тамбов: Грамота, 2012. № 4 (59). С. 215-217. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/1.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/1/2012/4/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: almanac@gramota.net

УДК 911.375.4:656.6(470.5)

Исторические науки и археология*Николай Андреевич Тицкий**Нижнетагильская государственная социально-педагогическая академия***К ВОПРОСУ О ВЗАИМОСВЯЗИ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА И УРАЛЬСКИХ ГОРОДОВ
В ТРУДАХ ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XIX - НАЧАЛА XX В. ©**

Речной транспорт занимал в экономике России исключительно важное место. Наряду с гужевыми перевозками это был наиболее распространенный вид транспортировки грузов и пассажиропотоков. На Урале ведущее место принадлежало речному транспорту. Уральская горнозаводская промышленность могла возникнуть в XVIII в. благодаря водному пути Чусовая - Кама - Волга. На протяжении всего XIX в., особенно до конца 70-х годов, реки Камского бассейна являлись основными транспортными артериями, способствовали развитию и росту городов, и вообще хозяйственному развитию Урала.

Речной транспорт капиталистического Урала напрямую связан с историей Волго-Камского бассейна и находившегося на нем одноименного пароходства. В административно-территориальном отношении реки Волжско-Камской системы: Кама, Чусовая, Белая, Вятка с их притоками входили в основном в Пермскую, и в меньшей степени, Вятскую и Уфимскую губернии. Ряд крупных и небольших прикамских городов, таких как Пермь, Оханск, Оса, Сарапул располагались на водных маршрутах Волго-Камского бассейна. Городской элемент представлен в данной проблематике пристанями, гаванями, паромами, мостами и т.д. Различного класса пароходы и суда частных и акционерных товариществ также имели «городскую прописку». В этой бурно развивающейся речной инфраструктуре прикамские города играли важную социально-экономическую роль. Они являлись транзитными, торгово-промышленными и складировочными центрами, соединяющими Европейскую и Азиатскую части России, пунктами перевозки пассажиров.

История речного транспорта второй половины XIX - начала XX в., затрагивающая в той или иной мере уральский город рассматривалась дореволюционными исследователями в разнообразной литературе, содержащей богатейший материал по проблематике. Это исследования, очерки, труды съездов судовладельцев Волжского бассейна, всевозможные пространственные описания волго-камских пристаней, типов речных судов, путеводители по Волге и Каме, публицистика в общероссийской и местной периодике.

Специальных обобщающих трудов монографического уровня по истории развития водного транспорта края до настоящей поры пока не написано. В серии монографий, в частности, Х. И. Мозеля [21], В. С. Верховланцева [8], А. А. Дмитриева [11], Н. Н. Блинова [1] по истории речного транспорта Урала давались лишь отдельные очерки и заметки.

Начало характеристике дорожно-транспортной сферы положили статистические очерки фундаментального труда Х. Мозеля. Работа была составлена для нужд военного ведомства, в которых описаны сухопутные и водные дороги Пермской губернии с начала 1840-х гг. XIX в. до 1860 г. В специальном очерке, он приводит около трех десятков таблиц. В них отражены сведения о расстояниях между городами, расположенными на трактах и реках Пермской губернии; численности в них жителей; количестве гидротехнических сооружений; информация о грузооборотах речных пристаней. Следует подчеркнуть, что города характеризуются у Х. Мозеля как географические объекты, находящиеся на реках и как пункты водно-хозяйственного назначения [21, с. 126].

Важными монографическими публикациями являются работы инженеров-гидротехников: П. В. Михайлова [20], В. М. Лохтина [19], С. С. Житкова [13] видных специалистов изыскательских и навигационных работ в Камском бассейне. Они смогли более полно осветить различные стороны судоходства на Каме и Чусовой, показать частично деятельность городских пристаней на р. Каме и ее притоках. П. В. Михайлов попытался представить Камский бассейн в связи с другими речными бассейнами России и увязать сдвиги на транспорте с развитием горнозаводской промышленности Урала. В. М. Лохтин, рассматривая историю судоходства в Камско-Чусовском бассейне, не обошел вниманием тяжелого социально-правового положения крестьян и судовых рабочих.

Достаточно большое внимание в дореволюционной литературе уделялось городским пристаням - их грузооборотам, оценке стоимости в рублях, приоритетности грузов, роли и значению данных гидротехнических сооружений в городском торгово-промышленном потенциале, и среди пристаней Волго-Камского бассейна. В этом отношении особенно характерны очерки Х. И. Мозеля [21, с. 90-131], И. Н. Сырнева [25, с. 518-838], Т. Л. Хитрово [26].

Если первые два, являясь научными изданиями, фиксировали пристани Северо-Западного Приуралья, сопровождая их подчас основательной статистикой, особенно очерк Х. И. Мозеля [21, с. 90-131], то научно-популярный труд Т. Л. Хитрово сводится к общему описанию пермской пристани, определению лидирующего положения последней, перечислению преобладающих на ней товаров: леса и соли (с р. Вишеры и верхов Камы), металла (с Чусовой) и хлеба. В книге не приводятся никаких цифровых данных [26, с. 70, 83]. В то же время интересны и ценны социальные портреты основных работников пермской пристани: сплавщиков,

пристанских бурлаков, мастеровых. Если среди сплавщиков жалки, изнурены, забиты вымирающие инородцы, то пристанские бурлаки и мастеровые являлись аристократией бурлачества [Там же, с. 74-75, 82-83].

Цифровые данные по городским пристаням содержатся при описании прикамских городов в энциклопедических и справочных изданиях второй половины XIX - начала XX столетия. Так, ежегодный грузооборот уральских пристаней: г. Перми определялся в 9 млн пудов на сумму 35 млн руб. [12, с. 312]; г. Сарапула - до 1 млн пудов груза, преимущественно хлеба и леса [2, с. 80]; г. Оханска - до 60 пудов гречихи и 2,5 млн яиц, льняного семени, кудели, масла, овса [12, с. 326] и т.д. Всего же, как отмечается в справочнике В. Г. Чекана, по водным путям Камского бассейна (186 грузовых пристаней) осуществлялось торговой деятельности на сумму 500 млн руб. в год [23, с. 65-68]. Впрочем, нередко односерийные работы разнятся в своих подходах к освещению материала. Весьма наглядно данное обстоятельство проступает в справочниках-путеводителях В. Г. Чекана 1899 и 1902 гг. [23; 24]. Если первая книга имеет географическую направленность, то вторая - сугубо экономическую, явно ориентированную на интерес к ней деловых кругов.

В целом в дореволюционной литературе отмечалась напряженная деятельность городских пристаней Перми - Пермской и Левшинской, Осы, Елабуги, Сарапула, и относительно невысокая загруженность работой пристаней Глазова, Слободского, Орла и некоторых других городов. Подчеркивается доминантное и выгодное расположение пермской пристани, находившейся рядом с железнодорожным вокзалом [11, с. 305, 321; 23].

Богатейший информационный статистический материал по рассматриваемой тематике приводился в земских изданиях. Показательны в этом отношении работы Пермского земства. Так, в довольно содержательном очерке И. Я. Кривошекова о реке Каме дан глубокий анализ социально-экономического развития Камского бассейна рубежа XIX-XX вв., использованы обширные статистические источники. Находящиеся здесь городские пристани Перми, Сарапула, Елабуги, Осы, Чердыни фигурируют как важные экономические узлы, где осуществлялись крупные грузообороты товаров. И. Я. Кривошеков, на основе компаративного метода, показал огромное значение камского пути для городов Пермского края и Европейской России [17].

В 1912-1913 гг. детально прорабатывался проект трансуральского водного пути, предусматривавший сооружение канала в пониженной части Уральского хребта (около Екатеринбурга) для прохода судов со средней осадкой. Использование таких судов позволило бы увеличить грузооборот между Европейской Россией и Сибирью [14]. Более двух десятков статей, очерков, заметок посвящено данному проекту в «Пермских губернских ведомостях» за 1909-1912 гг. - поистине богатейшему источнику по рассматриваемой проблематике. В основном в них запечатлены общие рассуждения о выгоде и значимости речной магистрали. Большинство работ носило анонимный характер [3-5; 7; 18].

Внимания заслуживает статья автора, публиковавшегося под инициалами «В. М-чь». Исследователь отмечал важность и необходимость предполагаемого направления, суть, которого заключалась в соединении р. Волги с водными путями Азиатской России близ Екатеринбурга. Приводятся небольшие подсчеты затрат на сооружение водной магистрали. В заключение автор предостерегал разработчиков проекта от скоропалительности и близорукости при решении вопроса о трансуральской водной артерии. Для работы характерны достаточно основательная аргументация, высокий теоретический уровень [22, с. 17-23].

Кроме трансуральского водного проекта, в ПГВ за 1910-1912 гг., рассматривался вопрос о постройке Муллинской гавани близ г. Перми. Необходимость этого диктовалась значительным развитием пермского пароходства. В проекте к будущей гавани предполагалось проведение подъездного пути [6; 9; 10; 15; 16]. Однако данным проектам, как и другим важным начинаниям в сфере дорожно-транспортного строительства, не суждено было сбыться. Причиной тому - затяжные согласования «наверху», наступившая Первая мировая война и Февральская революция 1917 г.

Исходя из вышеизложенного видно, что дореволюционные исследователи и публицисты серьезно изучили вопросы функционирования речного транспорта на Урале, причем в контексте истории городов, других населенных пунктов. Прикамские города второй половины XIX - начала XX в. стимулировали развитие системы водного транспорта, с другой стороны, сама эта система благотворно сказывалась на жизни городов, урбанизационных процессах. Несмотря на некоторую фактологичность и описательность, дореволюционные исследователи заложили необходимые предпосылки для изучения проблематики советскими и современными историками.

Список литературы

1. Блинов Н. Н. К столетнему юбилею города Сарапула. Сарапул, 1880.
2. Большая энциклопедия / под ред. С. Н. Южакова. СПб., 1904. Т. 7.
3. В. М. Великий водный путь через Урал // Пермские губернские ведомости. 1909. № 189.
4. В. М. Водный путь через Урал // Пермские губернские ведомости. 1910. № 162.
5. В. М. К вопросу о водной магистрали через Урал // Пермские губернские ведомости. 1910. № 100.
6. В. М. К вопросу о Муллинской гавани // Пермские губернские ведомости. 1910. № 213, 230, 247, 251.
7. В. М. К вопросу о трансуральской водной магистрали // Пермские губернские ведомости. 1911. № 173, 175.
8. Верхолапцев В. С. Город Пермь, его прошлое и настоящее. Пермь, 1913.
9. Волжские судовладельцы и Муллинская гавань // Пермские губернские ведомости. 1912. № 14.
10. Вопрос о Муллинской гавани // Пермские губернские ведомости. 1910. № 164.
11. Дмитриев А. А. Очерки по истории губернского города Перми с основания поселения до 1845 г., с 1845 г. до 1890, включительно. Пермь, 1889.

12. **Доброхотов Ф. П.** Урал Северный, Средний и Южный. Пг., 1917.
13. **Житков С. М.** Краткое обозрение водных путей России. СПб., 1892.
14. **Журнал совещания по рассмотрению и проверке проекта Волго-Сибирского водного пути между Камою и Иртышем.** СПб., 1914. Ч. 1.
15. **Камский.** К вопросу о Муллинской гавани // Пермские губернские ведомости. 1911. № 4.
16. **Камский.** Совещание на бирже о Муллинской гавани // Пермские губернские ведомости. 1912. № 106.
17. **Кривошеков И. Я.** Географический очерк Пермской губернии. Пермь, 1904.
18. **Кузнецов А. Н.** Водный путь через Урал // Пермские губернские ведомости. 1912. № 127.
19. **Лохтин В. М.** Картины самобытного русского судоходства. Рука Чусовая. СПб., 1910.
20. **Михайлов П. В.** Краткий очерк водяных путей Европейской России // Журнал министерства путей сообщения. 1878. Т. 2. Кн. 4.
21. **Мозель Х. И.** Гидрография // Материалы для географии и статистики России. Пермская губерния. СПб., 1864. Ч. 1.
22. **М-чъ В.** Транс-уральская магистраль // Адрес-календарь и справочная книжка Пермской губернии на 1912 г. Пермь, 1911.
23. **Путеводитель по Уралу** / В. Г. Чекан. Изд. 1-е. Екатеринбург, 1899.
24. **Путеводитель по Уралу** / В. Г. Чекан. Изд. 2-е. Екатеринбург, 1902.
25. **Сырнев И. Н.** Пути сообщения // Россия: полное описание нашего отечества: настольная и дорожная книга для русских людей / под ред. В. П. Семенова-Тян-Шанского. СПб., 1914. Т. 5. Урал и Приуралье.
26. **Хитрово Т. Л.** Урал. М., 1905.

УДК 930:911.375(470.5)

Исторические науки и археология

Николай Андреевич Тицкий

Нижегородская государственная социально-педагогическая академия

О НЕКОТОРЫХ АСПЕКТАХ В УРАЛЬСКОЙ УРБАНИСТИКЕ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XIX - НАЧАЛА XX В. ©

Дореволюционная историография уральских городов по-прежнему является во многом «terra incognita» (землей неизвестной). Цель статьи - привлечь внимание исследователей к некоторым важным аспектам данной проблематики.

Прежде всего хотелось бы коснуться вопроса периодизации. На наш взгляд, правы те учёные, которые выделяют в дореволюционной научной историографии городов Урала 2 этапа: первый - с конца XVIII в. до реформы 1861 г.; второй - с 1861 г. и примерно по 1917 г.

Данная периодизация основана на представлении о смене этапов социально-экономического развития в истории России. Периодизация в целом определяется изменениями характера тех социально-экономических, общественно-политических и социокультурных процессов, которые происходили в российском обществе на протяжении конца XVIII - начала XX в. 1917 год играет в данной периодизации лишь знаковый характер, но отнюдь не свидетельствует о том, что исторические концепции, существовавшие до этого рубежа, сразу изменились. Они ещё некоторое время продолжали оказывать заметное влияние на становление советской историографии, в том числе и в сфере изучения уральского города 1861-1917 гг.

Второй этап дореволюционной историографии Урала 1861-1917 гг. - это период капиталистического развития региона, который характеризуется длительным сохранением пережитков дореформенных отношений, сдерживающих и деформирующих поступательное развитие региона во второй половине XIX - начале XX в. К ним в экономической сфере необходимо отнести наличие: крупнейших земельных латифундий; монополии части горнозаводчиков, главным образом титулованных землевладельцев, на горнозаводское дело; привязанность рабочих к заводам, вследствие пользования ими усадебными и земельными участками принадлежащими заводладельцам а также различными угодьями; отработки, посессионное право, замкнутое хозяйство горнозаводских округов и т.п. Это задерживало технический прогресс, поскольку на Урале действовала древесно-угольная металлургия базировавшаяся на устарелой технике и технологии, усложняло социальные отношения (низкая заработная плата рабочих, рост безработицы, нарушение фабрично-заводского законодательства, антисанитарное состояние предприятий и т.п.).

Изменения, происходившие в социально-экономической сфере и политической системе России в пореформенный период, а также развитие самой исторической науки, оказывали существенное воздействие на развитие основных направлений в историографии края. Они определили характер взаимоотношений между ними, их эволюцию, круг привлекаемых источников, разрешение актуальных вопросов истории Урала. Историки уральского региона сфокусировали своё внимание на причинах кризиса горнозаводской промышленности и путях её дальнейшего развития (В. В. Безобразов, В. Д. Белов, И. П. Котляровский, А. Н. Митинский, И. Х. Озеров и др.). Дискуссия о «судьбах» уральской металлургии, начавшаяся ещё в последние предреформенные годы, продолжалась до начала XX в. Она и определила во многом большое количество работ по истории Урала, вышедших в свет в пореформенный период.