

Шахеров В.П. Экономика сибирского дореформенного города (на материалах городов Байкальской Сибири). Иркутск: Изд-во Иркут. гос. ун-та, 2011. 256 с.

Сибирская историческая урбанистика пополнилась монографией известного иркутского историка В.П. Шахерова «Экономика сибирского дореформенного города (на материалах городов Байкальской Сибири).

Книга издана тиражом 500 экз. В.П. Шахеров является автором более 150 научных работ, в числе которых несколько монографий, интересная книга «Иркутск купеческий: История города в лицах и судьбах» (Хабаровск, 2006), он – один из авторов коллективной монографии «Иркутск в панораме веков: Очерки истории города» (Иркутск, 2002). Под его редакцией вышло восемь выпусков сборников научных статей «Сибирский город», известен он и как сподвижник в деле сохранения исторического наследия Иркутска, в частности, был одним из организаторов и директором с 1990 по 2000 г. музея города Иркутска. Новая его монография является логическим продолжением исследовательской работы.

В рецензируемом труде предметом исследования стала экономика городов Байкальской Сибири в дореформенный период. Территориально в Байкальскую Сибирь автор включает Иркутскую губернию и Забайкальскую область, которая была выделена из состава первой в 1851 г. На этой территории находилось 11 городов с населением 17 тыс. чел. на конец XVIII в. и 26 тыс. чел. к 1830-м гг. Но в сферу внимания автора попали не только официальные города, но и другие населенные пункты, рост которых и занятия жителей также отражали урбанизационные процессы, это остроги с посадским населением, пригороды, подгородные слободы, горнозаводские промышленные поселения.

Объясняя причины отнесения подобных поселений к городским, автор пишет: «...остроги и поселки, даже самые малые, наполняли сельскую округу “городским сознанием” и отчасти возмещали недостаток городов в регионе» (с. 30). Таких населенных пунктов на изучаемой территории автор выделил 22, в их числе 14 острогов.

Монография состоит из четырех глав, первая посвящена вопросам формирования сети городских поселений, организации городского самоуправления, финансовой политике городов, вторая – торгово-предпринимательскому населению городов, третья – городской торговле и промыслам, четвертая – промышленности и ремеслу городов. Но поскольку автор включил в число городских поселений не только официальные города, но и другие типы населенных пунктов, во второй-четвертой главах анализируется материал о транспортном положении, торговле, промышленности как городов, так и негородских центров.

Достоинством монографии является широкое использование материалов центральных и местных архивов, в том числе РГАДА, РГВИА, РГИА, Российского государственного архива Военно-Морского флота, государственных архивов Иркутской, Костромской областей, Забайкальского и Красноярского краев, Национального архива Республики Бурятия, а также разнообразных опубликованных источников, в том числе личного происхождения.

Вполне оправданно рассмотрение именно в первой главе вопросов не только формирования сети городов и поселений городского типа, но и организации городского самоуправления и их финансовой политики, ибо экономическое

развитие как самих городов, так и всего региона определялось во многом деятельностью не только администрации, но и городских самоуправлений, где купечество играло ключевую роль. Подробно рассмотрены вопросы деятельности Иркутского губернского магистрата, учрежденного в 1745 г., реализации Городового положения 1785 г. и реформ М.М. Сперанского. Показана деятельность купцов и заводчиков, возглавлявших магистрат, и городских голов. Тщательно проработаны вопросы о взаимоотношениях купечества, особенно членов городских самоуправлений и чиновничества. Автор отметил, что становление городского самоуправления в России содействовало общественному развитию и вообще общесловесных ценностей и интересов, а купечество в рассматриваемый хронологический период было наиболее зрелой силой городского общества (с. 59).

В монографии обстоятельно рассмотрены транспортная, торговая, промышленная функции городов и поселений городского типа, а также вопросы формирования и деятельности торгово-предпринимательского населения, прежде всего купечества. Особое внимание уделяется ведущим в данном регионе городским центрам – Иркутску, Кяхте и Верхнеудинску. Впрочем, и малые города не остались без внимания, они, по наблюдениям автора, были «одной из самых устойчивых во времени и пространстве форм поселений в Сибири» (с. 248).

Вывод В.П. Шахерова о том, что сибирские города формировали своеобразный каркас экономических связей на определенной территории и между собой, хорошо подтверждается конкретным материалом.

Не только по объему, но и досконально проработанному фактологическому материалу выделяется третья глава книги «Городская торговля и промыслы». В ней удачно рассмотрены вопросы ярмарочной, городской стационарной, внешней (с Китаем) торговли. Развитие торговли показано в тесной взаимосвязи с состоянием транспортной системы. Хороши сюжеты о ярмарочной торговле, в частности, показана динамика возникновения ярмарок, ассортимент товаров, обороты, функционирование ярмарочных цепочек, сделан вывод, что иерархия ярмарочных цепочек сложилась к середине XIX в. Подробно анализируются и отдельные виды торговли (чайная, пушная и др.).

В четвертой главе «Промышленность и ремесло городов Байкальской Сибири» характеризуются не только городские ремесла и промыслы, но и промыслы, которые разместились вне городов (золотопродомышленность, рыбные промыслы, горные, винокуренные и прочие заводы). Удачны сюжеты о развитии ремесел. Отмечено, что первыми ремесленниками в XVII в. были пришлые из Европейской России, Тобольска, а также и ссыльные. А в конце XVIII в. в Байкальской Сибири было более 2 тыс. ремесленников, в основном в Иркутске и Кяхте. Обратим внимание на сюжет о создании системы ремесленных и рабочих домов для более эффективного использования труда ремесленников из числа ссыльных. В Иркутске вокруг такого ремесленного дома сформировалась слобода с числом жителей до 1 тыс. чел. Параграф о развитии обрабатывающей промышленности посвящен не только анализу развития отдельных групп производства, но и становлению мануфактурной промышленности.

Фактически во всех главах монографии имеется ценный материал о купечестве, не только показывается его численность, источники формирования, коммерческая деятельность, но и роль в городском самоуправлении, подчеркивается,

что купечество являлось активной и наиболее общественно зрелой силой городского общества, «единственной оппозиционной силой, с которой не могла не считаться местная администрация». (с. 59). Материалы книги также расширяют представление читателя о ведущих купеческих родах Байкальской Сибири – Сибиряковых, Хаминовых, Трапезниковых, Басниных, Дударовских и др.

В числе спорных моментов, которые, впрочем, не снижают общего позитивного впечатления от рецензируемого труда, отметим следующие. Хронологически работа охватывает дореформенный период, но нередко автор приводит сведения о пореформенном периоде, например, о создании компаний в золотопромышленности пореформенного периода (вопросе, достаточно разработанном в литературе), о промышленности городов второй половины XIX в., упоминается даже Бодайбинская ж. д., что явно выходит за хронологические рамки данного исследования. И не к месту приведена цитата на с. 86 о том, что «Иркутск богат. Это едва

не единственный город в России, не только не имеющий крупного долга...», но речь здесь идет о 1914 г.

В.П. Шахеров отметил, что одна из главных причин недостаточности финансирования городов крылась в их экономической слабости. Это так, но не следует забывать, что само Городовое положение 1785 г. было весьма несовершенным в вопросе формирования городских бюджетов, что и явилось одной из причин реформирования городских самоуправлений сначала Петербурга, Москвы и Одессы, а в 1870 г. появления нового Городового положения.

В целом монография Вадима Петровича Шахерова является ценным научным исследованием, которое обогащает сибирскую урбанистику и экономическую историю региона.

*Д-р ист. наук
В.А. Скубневский,
Алтайский государственный
университет г. Барнаул*

Гриценко В., Калинин В. История «Мертвой дороги». Екатеринбург: Изд-во Баско, 2010. 240 с.

Опубликовано крайне интересное исследование по истории строительства железной дороги Чум–Салехард–Игарка, известной как Полярная. Она сооружалась в 1947–1953 гг. Книга

вносит весомый вклад в историографию проблемы, так как способствует развенчанию многочисленных мифов вокруг этой дороги. О так называемой сталинке, особенно в последние десятилетия, очень много писалось, и не всегда объективно. Мало кто глубоко изучал ее историю с использованием достоверных источников.

В. Гриценко и В. Калинин совершили настоящий прорыв в изучении темы. Они создавали свой труд, опираясь на исторические документы и факты, привлекая материалы своих экспедиций с более чем двадцатилетним стажем. Авторы рассматриваемого труда собрали богатейший фотоматериал, воспоминания участников событий, интервью об этих событиях. Объект анализировался практически «воочию». Исследователи прошагали сотни километров по покинутому когда-то строителями железнодорожному пути, своими глазами увидели все то, что было связано с описываемыми событиями. Вместе с тем был привлечен широкий круг традиционных исторических источников: документы из центральных и региональных государственных архивов, в том числе и впервые введенные в научный оборот из фондов, еще недавно глубоко засекреченных и не известных профессиональным историкам. Были использованы также музейные коллекции Центрального музея железнодорожного транспорта в Санкт-Петербурге и Ямало-Ненецкого окружного музейно-выставочного комплекса им. Шемановского в Салехарде, периодика и публицистическая литература.

Авторам удалось создать достаточно объективную картину строительства магистрали, его обстоятельств и неожиданного завершения, разрешить ряд проблем, волновавших

не только профессиональных историков и краеведов, но и широкий круг россиян, желающих знать, что же в действительности происходило в их Отечестве.

Авторы данной книги попытались ответить на многие острые вопросы отечественной историографии. Создав свою оригинальную лабораторию исследований, они подробно изучили ход строительства Полярной магистрали, начиная с его обсуждения и подготовки в правительственных кругах, показали политическую и экономическую обстановку в СССР в послевоенный период, влияние международных факторов, связанных с разделением мира на два противоборствующих лагеря и появлением у США атомной бомбы. В свете этого становятся понятными определенные решения советского правительства, последовавшие как реакция на вызовы времени, его стремление к стратегическому и геополитическому укреплению своих границ, в том числе и на северных территориях.

Вопреки оценкам, бытующим в литературе, авторы сделали выводы, что это была не такая уж бессмысленная, не продуманная и никому не нужная стройка. Она рассматривалась советским правительством как важный стратегический объект и была достаточно четко организована и обеспечена необходимыми ресурсами по меркам и стандартам того времени. Ее финал – скорее результат политических интриг и, возможно, изменившихся взглядов на развитие северных территорий СССР, на их экономическое и стратегическое назначение.

Сопоставив имевшиеся в документах и литературе данные, авторы отметили, что начало масштабной стройки на Севере практически ничем не отличалось от того, что происходило на любом другом крупном индустриальном строительстве того времени. Заключенные и их охранники жили вместе, делали общее порученное им дело, особо не считаясь со своим положением. По воспоминаниям, они даже питались и одевались одинаково. К заключенным как работникам тяжелого физического труда отношение было