

ТРУД ПО ИСТОРИИ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РОССИИ *

Наша страна — великая речная держава. Ныне известно, что в СССР имеется около 3 млн. рек и речек с общей длиной, равной почти 10 млн. км.

О древности использования народами нашей страны речной сети для общения между собой говорят многие факты. Эпоха Петра I явилась временем, когда на использование водных путей, их развитие в России было обращено большое внимание. Однако в условиях крепостнического экономического уклада, технической отсталости страны намечавшаяся обширная программа мероприятий на речных системах могла быть выполнена лишь частично. При преемниках Петра почти до последней четверти XVIII в. работы по устройству водных путей того масштаба, какой они приобрели в начале века, не производились. Лишь с указанного времени проблеме внутренних водных путей вновь начинает уделяться серьезное внимание: улучшаются существующие водно-транспортные артерии, производятся изыскания с целью строительства новых водных соединений.

В книге Э. Г. Истомина история развития водных путей России прослеживается с несколько более раннего времени, а именно со второй половины XVIII в., и охватывается полный 50-летний период, весьма богатый крупными мероприятиями государства в исследуемой автором области научно-технической и экономической жизни страны.

В советской исторической литературе проблема функционирования водных путей и их роли в процессе общественного производства неоднократно привлекала к себе внимание исследователей, но осталась до последнего времени неразработанной. История водных дорог и в целом транспортной проблемы периода второй половины XVIII — начала XIX в. не отражена ни в «Очерках истории СССР», ни в многотомной истории СССР. Избранные для исследования хронологические рамки включают важнейший этап в истории водных путей. Он включает в себя такие значительные мероприятия, как интенсивное освоение многих новых речных дорог (строительство

и реконструкция крупнейших гидротехнических сооружений, использование рек на окраинных территориях), создание централизованного управления водными путями и разработку основных законодательных норм в области судоходства и сплава в 1809—1810 гг. Конечная грань этого этапа подводит к совершенно новому явлению в истории водного транспорта — его механизации.

Автором охарактеризовано состояние водно-транспортной сети Европейской России второй половины XVIII — начала XIX в., выявлены специфические черты ее эксплуатации; рассмотрено формирование транспортно-экономических связей (география, объем и структура перевозок); выявлена важная роль водно-транспортной сети в социально-экономической истории России рассматриваемого периода, определено ее влияние на развитие таких отраслей, как судостроение, лесопиление, и главным образом на транспортную промышленность. Изучение эксплуатации водных путей позволило сделать ряд наблюдений о водном транспорте как отрасли общественного производства, а именно рассмотреть формы его организации, состав речного флота, кадры транспортных рабочих (бурлаки, гребцы, лоцманы и др.).

Основную массу использованных в книге источников составили архивные материалы, прежде всего фонды тех учреждений, которые ведали эксплуатацией водных путей, занимались изыскательскими работами на водных трассах, имели прямое отношение к созданию гидротехнических сооружений.

Важнейшей специфической группой источников, использованных автором, были картографические материалы XVIII — первой половины XIX в., прежде всего гидрографические карты, многие из которых после проведения источниковедческого анализа впервые введены в научный оборот в данной работе.

Уделяя основное внимание роли водных путей в общей транспортной сети России и характеру их эксплуатации, автор рассматривает также состояние и функционирование гужевых дорог, акцентируя внимание на ряде малоизвестных фактов из истории этого вида транспорта. На основе многочисленных архивных источников в книге раскрыто значение важнейшего в экономическом отношении Вышневолоцко-

* Э. Г. Истомина. Водные пути России во второй половине XVIII — начале XIX века. М.: Наука, 1982. 277 с., 7 карт., 4 табл.

го водного пути и других водных дорог. Показано, что эксплуатационное хозяйство водных дорог нуждалось в коренной перестройке (в организации централизованного управления, ограничении частно-собственнических интересов, связанных с прибрежным землевладением, в усовершенствовании водных путей и речного флота, подготовке кадров инженеров-гидротехников).

Особое внимание уделено речному флоту, его составу, связанному с особенностями водно-транспортных бассейнов. Обращено внимание на изменение состава речного флота, направленное на унификацию средств транспорта, рассмотрен вопрос о том, как намечался постепенный переход к механизации движения.

Специальное место в книге отведено географии судостроения, позволяющей судить о масштабах развития этой отрасли производства и ее роли в хозяйственном развитии России.

Для историков судостроения бесспорный интерес представляет данный в книге обзор типов самобытных речных судов, первоначально приспособленных к плаванию по одной реке, что сказывалось в таких их названиях, как тихвинки, суряки, унжаки, коломенки, гусаны, беляны, ржевки, межомки, мокшаны и т. п. Приведены сведения по технике судоходства («подачей», конной тягой, бурлаками и т. д.) и интересные архивные сведения о попытках механизации водного транспорта, в том числе о «машине» И. П. Кулибина 1781 г. на лошадиной тяге, о «коновозных судах» М. А. Сутирина (крепостного графа Шереметьева). Показано, что прогрессивное техническое первооружение водного транспорта тормозилось крепостной формой хозяйствования, позволявшей использовать почти даровую рабочую силу многих сотен тысяч бурлаков.

Обеспечение судоходства этой рабочей силой проанализировано в книге особенно детально. Выяснена социально-классовая структура тружеников водного транспорта, их количественный и профессиональный состав. Особо выделен материал о лоцманских организациях.

В центральной главе — «Размещение, развитие и транспортное использование водных путей» — в региональном аспекте (Волжско-Камский водно-транспортный бассейн, водно-транспортные бассейны Севера, Северо-Запада, Прибалтики, Южной и Юго-Западной России) проанализированы особенности навигационных условий, основные попытки усовершенствования водных путей, масштабы их использования и роль в установлении транспортно-экономических связей (охарактеризованы пере-

возки — объем, структура и направление грузопотоков, размещение крупнейших пристаней). По каждому водно-транспортному бассейну выявлены основные стройки гидротехнических сооружений, уточнены этапы их создания, условия, в которых они сооружались, выявлены имена инженеров-гидротехников, занимавшихся проектами строек. В то же время справедливо отмечено, что низкий уровень материально-технической базы общественного производства всячески препятствовал реконструкции и благоустройству водных путей, корректировке их направлений. Отсутствие необходимой техники и точных расчетов не позволило успешно закончить неоднократно попытки соединения Волги с Доном. Из-за технического несовершенства не дал желаемых результатов Березинский канал. Не нашлось средств для осуществления проектов по соединению Ловати с Западной Двиной. Не смогли функционировать по проектируемой мощности гидротехнические сооружения на водопазделах Оки и Дона, Камы и Вычегды, Днепра и Немана и т. д.

Рецензируемая монография — комплексное исследование, охватывающее широкий круг вопросов, связанных с использованием водных путей, установлением их роли в экономическом развитии России, поэтому осветить с равной полнотой все аспекты проблемы в одной работе практически невозможно. Автор вправе ограничивать, сужать круг вопросов, касающихся характеристики водно-транспортных бассейнов. Однако было бы целесообразным несколько глубже раскрыть состояние водных путей, составить перечень важнейших гидротехнических сооружений (на основе текстового материала, дополнив его и сведениями о тех гидротехнических объектах, о которых мало или ничего не сказано в книге). Хотя книга Э. Г. Истоминной по своему основному содержанию представляет собой исследование в области социально-экономической истории, в ней освещены многие вопросы истории водного транспорта, состояния водных путей (глубины, мелн, перекаты и т. п.), гидротехнического строительства и географического изучения водных путей, представляющие несомненный интерес для историков науки и техники. Особенно ценны в этом плане многочисленные архивные материалы, впервые введенные автором в научный оборот, — историк естествознания и техники найдут в этих источниках богатые данные по истории географических исследований, гидротехники и гидрологии в России конца XVIII — начала XIX в.

И. А. Федосеев, А. В. Постников

ДВЕ БИОГРАФИИ РУССКИХ ФЛОТОВОДЦЕВ И УЧЕНЫХ

Серия «Научно-биографическая литература» пополнилась двумя новыми книгами о выдающихся деятелях русского флота и отечественной науки — адмиралах С. О. Макарове и А. С. Грейге¹. Это не первые научные биографии моряков. В серии вышел ряд книг об известных мореплавателях В. Беринге, Ф. П. Врангеле, И. Ф. Крузенштерне, Ф. П. Литке, кораблестроителе и математике А. Н. Крылове, океанографе Н. Н. Зубове и др. [10].

Особенностью книг о С. О. Макарове и А. С. Грейге является определенное сходство биографий их героев. Известные флотоводцы, оба они внесли весьма существенный вклад в развитие отечественной науки — кораблестроение, океанографию, астрономию, что и позволяет нам рассматривать совместно обе книги.

Жизни и деятельности С. О. Макарова посвящена обширная литература, как дореволюционная, так и современная. В 40—50-х годах были переизданы практически все основные его произведения с включением в них ранее не публиковавшихся материалов [5—7]. Известны обстоятельная двухтомная биография С. О. Макарова, составленная Ф. Ф. Врангелем [2]; краткий, но исключительно емкий очерк его жизнедеятельности, написанный акад. А. Н. Крыловым [3]; ряд книг научно-популярного характера, последняя из которых вышла в 1972 г. [9]. Наконец, в 60-х годах были изданы два тома документов о жизни и деятельности С. О. Макарова [8]. Казалось бы, мало нового может прибавить в литературе о С. О. Макарове книга Ю. П. Потапова. Но внимательное ее прочтение убеждает, что эта книга — не компиляция, а оригинальное произведение, в котором автор его, широко используя все ранее известное о выдающемся деятеле флота и науки, сумел найти и новые, ранее неизвестные материалы, и личность Макарова заиграла новыми яркими гранями.

В относительно небольшой по объему книге автор сумел осветить все аспекты жизни и деятельности С. О. Макарова. Правда, учитывая характер издания, большее внимание уделено научной деятельности адмирала, но сделано это настолько умело, что не выделяется из общей канвы повествования. В книге кратко, но вполне достаточно освещен не только жизненный путь С. О. Макарова, но и его вклад в развитие отечественного кораблестроения, океанографию, метеорологию, изучение и освоение Арктики, совершенствование артиллерийского и минного дела. Подчеркнуто, что С. О. Макаров является основоположником учения о непотопляемости кораблей, создателем всемирно известного «макаровского колпачка» на бронебойные снаряды, идейным вдохновителем и творцом первого отечественного ледокола. Показано, как в

длительном плавании, выполняя сугубо военно-морские задачи, Макаров сумел без всякого ущерба для службы организовать океанографические исследования. Неслучайно имя его корабля «Витязь» украшает фронтон международного океанографического института в Монако в знак признания заслуг в изучении Мирового океана.

В книге отражены глубина и фундаментальность идей и разработок С. О. Макарова, которые внесли существенный вклад в науку и многие из которых не утратили своего значения и в наше время. Макаров был ученым-новатором, все время борющимся с косностью и рутинной тогдашнего морского ведомства. Он был, прежде всего, военным моряком, его работы по морской тактике были вершиной военно-теоретической мысли того времени. В книге не обойдены и эти стороны его деятельности — храброго и мужественного офицера в период русско-турецкой войны 1877—1878 гг., создателя учения о морской тактике, и его героическая смерть на посту командующего Тихоокеанским флотом в русско-японскую войну. Используя новые архивные материалы, автор тактично осветил некоторые стороны личной жизни адмирала, снабдил книгу редкими фотографиями, опубликованными впервые. Книга написана хорошим языком и с интересом читается.

Правда, по нашему мнению, не следовало бы отсылать к другим источникам (с. 211), а дать более расширенную библиографию о С. О. Макарове. Встречаются в книге и некоторые неточности. Так, например, на с. 214 говорится, что имя С. О. Макарова было присвоено Высшему арктическому морскому училищу в 1954 г. На самом деле, это произошло в конце 1948 г., а в 1954 г. это училище было объединено с Высшим мореходным, и ныне существующему Ленинградскому высшему инженерному морскому училищу по преемственности сохранено это имя. Раз уж говорится об увековечении памяти С. О. Макарова, то следовало бы упомянуть и Николаевский кораблестроительный институт, который также носит его имя.

Однако эти замечания носят частный характер и никоим образом не умаляют ценности книги Ю. П. Потапова, которая является существенным вкладом в историю отечественной науки и достойным памятником ее герою — адмиралу С. О. Макарову.

Вторая из рассматриваемых книг также является научной биографией моряка и ученого — адмирала А. С. Грейга, известного в отличие от С. О. Макарова только специалистам. Грейгу, как это следует из весьма обстоятельной библиографии, приложенной к книге, посвящена довольно обширная литература преимущественно дореволюционного периода. Кстати, большинство этих источников освещают военно-морские аспекты его деятельности. Поэтому можно согласиться с Ю. С. Крюковым, который основной упор сделал на

¹ Потапов Ю. П. Степан Осипович Макаров (1848—1904). Л.: Наука, 1982. 216 с. Крюков Ю. С. Алексей Самуилович Грейг (1775—1845). М.: Наука, 1984. 104 с.

вклад А. С. Грейга в развитие отечественного кораблестроения, посвящая этому большую часть книги.

Ю. С. Крючков, профессор Николаевского кораблестроительного института им. адмирала С. О. Макарова, известен своими работами в области динамики и прочности судовых машин, истории отечественного кораблестроения, теории и проектирования парусных судов. Поэтому и неудивительно, что деятельность А. С. Грейга в этой области изложена достаточно полно и обстоятельно. Приводятся интересные реконструкции автора по истории отечественного кораблестроения. Широко использованы архивные материалы и для характеристики деятельности Грейга в других областях науки, но следует отметить, что изложено это чрезмерно фрагментарно. Очень кратко также описан жизненный путь А. С. Грейга.

Нам представляется, что первую главу следовало бы существенно расширить, отразив в ней деятельность Грейга как флотоводца, тем более, что большинство источников по этому вопросу опубликовано в дореволюционный период или рассеяно по различным периодическим изданиям и сборникам документов, где личность Грейга трактуется иногда весьма однозвучно. Нельзя отнестись к достоинствам книги и то, что каждый аспект научной деятельности А. С. Грейга излагается отдельно, как бы вне связи с другими. Этим нарушается хронологическая последовательность, обычно присущая такому жанру, как научная биография. В книге имеется ссылка на предисловие известного историка флота В. И. Дмитриева к сборнику документов об адмирале М. П. Лазареве [4], где участие Грейга в воссоздании Черноморского флота трактуется совершенно не так, как это излагает Ю. С. Крючков. Следовало

бы пояснить это противоречие хотя бы в авторских примечаниях. Встречаются и неточности фактического характера. Так, например, на с. 14, где говорится о награждении адмирала орденом Георгия IV степени, автор некритически использовал материалы его биографии, составленной А. Асланбековым [1]. Во-первых, капитул орденов к наградам не представлял, а во-вторых, А. С. Грейг был награжден не за отличие, а за выслугу (18 морских кампаний), что далеко не одно и то же. Автору следовало бы обратиться к известным справочникам кавалеров ордена Георгия [11, 12]. И если уж речь пошла о наградах, то уместным было бы подчеркнуть, что как отец С. К. Грейг, так и сын А. С. Грейг были удостоены ордена Георгия II степени за выдающиеся победы в морских сражениях, причем отец открыл список русских адмиралов, награжденных этим орденом. Орден Георгия II степени имели за всю его историю всего семь моряков, среди которых кроме Грейгов славные имена Ф. Ф. Ушакова, А. И. Круза, П. С. Нахимова.

Если сравнивать обе научные биографии, то, безусловно, книга о С. О. Макарове удалась больше, нежели книга о А. С. Грейге. Тем не менее и книгу Ю. С. Крюčkova, несмотря на определенные недостатки, в общем можно оценить положительно, так как это первая советская научная биография А. С. Грейга.

В заключение хотелось бы пожелать издательству «Наука» продолжить издание научных биографий известных деятелей отечественного флота, и в первую очередь следовало бы подготовить и издать научные биографии Ю. М. Шокальского и И. С. Исакова.

И. Е. Кукин

Литература

1. Асланбегов А. Адмирал Алексей Самуилович Грейг. Спб., 1873.
2. Врангель Ф. Ф. Вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Спб.: Изд. главн. мор. штаба, 1911—1913 (ч. I, 1911; ч. II, 1913).
3. Крылов А. Н. Вице-адмирал Макаров. М.—Л.: Военмориздат, 1944.
4. Лазарев М. П. Документы. Т. 1. М.: Воениздат, 1952.
5. Макаров С. О. Рассуждения по вопросам морской тактики. М.: Военмориздат, 1943.
6. С. О. Макаров и завоевание Арктики. Сборник. М.—Л.: Изд. Главсевморпути, 1943.
7. Макаров С. О. Океанографические работы. М.: Географгиз, 1950.
8. Макаров С. О. Документы. М.: Воениздат, 1953—1960 (т. 1, 1953; т. 2, 1960).
9. Семанов С. Н. Макаров (1848—1904). М.: Мол. гвардия, 1972.
10. Соколовская З. К. 300 биографий ученых. М.: Наука, 1982.
11. Степанов В. С., Григорович Н. И. В память столетнего юбилея императорского военного ордена святого великомученика и победоносца Георгия. Спб., 1869.
12. Судравский В. К. Кавалеры ордена святого великомученика и победоносца Георгия за 140 лет (1769—1909).— Военный сборник, 1909, № 3—12; 1910, № 1—12.