

О Т З Ы В

официального оппонента

на диссертацию **УЛАНОВА Кирилла Андреевича**

**«Транспортные речные коммуникации металлургических
казенных заводов Урала с европейской частью России
в 20–50-е гг. XVIII в.»**,

представленную на соискание ученой степени кандидата исторических
наук по специальности 5.6.1. Отечественная история

История уральского промышленного региона, в течение короткого времени превратившегося в крупнейший центр производства металла в России, давно привлекает пристальное внимание российских и зарубежных историков. Приходящийся на первую половину 18 в. феномен рывка в его развитии сложен, в связи с чем многое в его анализе разработано не во всей полноте аспектов, изучено не на всю потенциально достижимую глубину. Как следствие, постоянно появляются новые вопросы, связанные с формированием и становлением горно-металлургического Урала. Отсюда попытки, обогатив совокупность привлекаемых источников и переоснастив методологический инструментарий, приблизиться к решению этих вопросов.

Один из них – транспортные коммуникации, обеспечивавшие доставку потребителю продукции уральских заводов. Они – элемент, без которого строительство и работа этих заводов потеряли бы смысл: европейские районы России не получили бы уральский металл, а Российская империя не могла бы выйти с ним на европейский рынок. В большей или меньшей степени историю коммуникаций затрагивали и затрагивают многие исследователи, что свидетельствует о сохраняющейся **актуальности** темы. Однако работы, в котором такие коммуникации были бы изучены детально и по отношению к

продолжительному периоду времени не появилось. Работа К. А. Уланова – важный шаг в направлении создания такого труда: он вводит в научный оборот итоги изучения комплекса вопросов, относящихся к транспортным коммуникациям (преимущественно водным, но не только), которые использовали казенные заводы Среднего Урала.

Диссертационная работа К. А. Уланова состоит из введения, трех глав, заключения и приложений.

Во Введении диссертант излагает свое понимание актуальности темы, определяет объект, предмет, цель исследования, перечисляет задачи, решение которых по его мнению обеспечивает достижение цели, устанавливает хронологические и территориальные рамки работы, характеризует степень разработанности темы. Он отмечает, что научному подходу в ее изучении отечественная историография обязана историкам советской эпохи (с. 7), однако обращает внимание на то, что в центре внимания исследователей находилась река Чусовая, дальнейший же путь уральских коломенок обычно не рассматривался (с. 12). Сложившаяся ситуация мотивировала автора обратиться к изучению воднотранспортного пути на всем его протяжении. Существующая историография учтена диссертантом достаточно полно, хотя некоторые пропуски все же присутствуют. Так например, упущена коллективная монография «Рабочий класс России от зарождения до начала XX века» (М., 1989), в которой в написанной М. Я. Волковым и Н. Ф. Демидовой главе имеется параграф, посвященный положению рабочих людей XVII и XVIII вв. в речном транспорте и промышленности.

Заслуживает всяческого одобрения попытка диссертанта приложить к разработке своей темы современные глобальные объяснительные концепции. Не все они выдерживают испытание. Так, соглашаясь с пониманием модернизации как целостного обновления общества и видя реальные проявления модернизационного процесса в развитии горно-металлургического производства в России, он показывает, что на развитии

водной транспортной инфраструктуры этот процесс практически не отразился – фиксируемые изменения носили преимущественно количественный характер. Отсюда вывод: применительно к рассматриваемой теме теория модернизации «недостаточна в качестве методологического фундамента» (с. 23). Вместе с тем, заявляет автор, «для конкретно-исторического исследования уместна всякая теория в случае, если она работает при соприкосновении с эмпирическим материалом изучаемой эпохи» (с. 21). Декларируя этим прагматический подход к решению поставленных задач, диссертант пытается совместить эвристические возможности мир-системного подхода все с той же теорией модернизации, полагая, что они могут быть взаимодополняющими теоретическими основами его работы (с. 27). Не будучи вполне убеждены в принципиальной их совместимости, с уважением отнесемся к попытке примирить их при решении конкретных вопросов.

Необходимость более основательной, чем сделано предшественниками, разработки темы потребовала расширения круга привлекаемых исторических источников. Автор использовал как опубликованные источники, так и неопубликованные, архивные: документы фонда Берг-коллегии, хранящиеся в РГАДА, и четырех фондов ГАСО, из которых наибольшее внимание, естественно, уделено материалам фонда 24 Уральское горное управление. Как показывает знакомство с текстом работы, ограничение документами этих фондов решить поставленные задачи позволяет.

В главах диссертации представлен обширный, во многом новый фактический материал, наличие которого является одним из основных достоинств работы. Обращаясь в них к изучению транспортных (водных) коммуникаций, автор рассматривает их, стремясь к максимально полному выделению аспектов своей темы.

В первой главе «Транспортная инфраструктура казенных заводов Урала» К. А. Уланов рассматривает три вопроса. Он начинает с выяснения того, что представляли из себя и как функционировали казенные пристани,

плотбища и пильные мельницы, несколько искусственно присоединяя к этому сводку сведений об управителях этих производств. Диссертант выверяет по документам количественные характеристики производств, в ряде случаев производит и собственные подсчеты. Соглашаясь с их уместностью и информативностью, заметим спорность некоторых. Так, оценивая производительность пильных мельниц (от нее зависело обеспечение строительства судов пиломатериалами), он принимает за основу мельницу с двумя станами (с. 51, 102), хотя большинство мельниц имело их три (с. 55, 255). В следующем параграфе рассматривается доставка на пристани заводской продукции. Заслуживает одобрения внимание автора к терпеливому труженику и верному спутнику рабочего человека – к лошади (с. 69), участие которой в работах на объектах горно-металлургического комплекса, в том числе связанных с перевозкой тяжестей, достаточного отражения в существующей историографии не получило. В заключительном параграфе главы подробно рассмотрено строительство судов, составлявших казенные караваны, Обилие включенного в него материала, касающегося техники и технологий, в данном случае безусловно уместно. Без выяснения технических деталей понимание многих вопросов, связанных с эксплуатацией речного флота, невозможно.

Материал второй главы «Казенные караваны в европейскую часть России» разбит на два параграфа, посвященных периодам, существенно различающимся в плане организации отправки и продвижения судов. Автор убедительно выявляет достоинства и недостатки подрядной организации, определявшей специфику первого периода, указывает причины, заставившие от нее отказаться. Подробно описаны результаты перехода к системе, в которой функции, ранее выполнявшиеся подрядчиками, взяли на себя местные представители горного ведомства.

Большая часть третьей главы «Практика организации казенных караванов» посвящена описанию движения речных караванов. Диссертант, опираясь на сведения источников, выявляет специфику перемещения судов

на разных участках большого и долгого маршрута их перемещения. Раздел содержит большое количество неизвестных или значительно уточненных фактов, например, наиболее полный на сегодняшний день список «камней», существовавших в то время на Чусовой (с. 196). Во втором параграфе рассмотрена система найма кадров, обслуживавших караваны. Этот вопрос внимание исследователей социально-экономической истории горнозаводского Урала уже привлекал, но по отношению к речному транспорту указанного периода был разработан неполно. Включение его в расширенный контекст создает возможность для новых наблюдений и выводов из них.

В Заключении автор достаточно убедительно обобщает результаты исследования и приходит, в частности, к важному выводу: «Центр-периферийное взаимодействие между Уралом и Петербургом, Россией и Европой, стимулировало трансформацию Урала в экономический центр общенационального и международного масштаба» (с. 231). Он хорошо корреспондирует с результатами других авторов, полученными в ходе исследования иных экономических вопросов.

Диссертация К. А. Уланова имеет многочисленные приложения, среди которых выделим графические материалы, в частности, созданные автором карты, на которых реконструированы восстановленные им маршруты движения «железных караванов». Одним из источников, использованным при их составлении, служили приложенные к работе копии подлинных карт первой половины и середины XVIII в. Карты-реконструкции выступают в качестве одного из результатов исследования и одновременно основы для описания маршрутов в соответствующей главе. Полагаем возможным **рекомендовать использовать** их при подборе иллюстративного ряда в других научных и научно-популярных изданиях.

Говоря о результатах работы, можно констатировать научную **новизну** большей их части. Обеспечиваемая комплексным характером исследования, новизна раскрывается в положениях, вынесенных автором на защиту.

Некоторое сожаление вызывает тот факт, что эти положения изложены, на наш взгляд, излишне пространно. По этой причине реальные достижения автора предстают менее отчетливо, чем того заслуживают.

Важнейшие положения, защищаемые автором, опираются на представительный фактический материал или же получены путем корректной его обработки. Каждый из периодов, на которые он разбивает рассмотренный им хронологический интервал, достаточно долог, чтобы обеспечить репрезентативность результатов, соответственно корректность выводов из них. Опора диссертанта на факты и логическая непротиворечивость умозаключений обеспечивают **обоснованность научных положений и выводов** диссертации, соответственно, их **достоверность**. После данной работы изучение темы, полагаем, продолжится, однако дальнейшие исследования, скорее всего, лишь дополнят и уточнят содержание принадлежащих диссертанту положений и выводов, не поколебав их сути.

Оценивая научные положения и выводы диссертации К. А. Уланова в целом положительно, нельзя не отметить некоторые присутствующие в ней упущения и неточности.

Из вопросов, которые на наш взгляд не получили достаточного освещения в диссертации, укажем на те из них, которые касающихся заключительного этапа многодневного путешествия уральского металла – его передачи потребителю в пунктах назначения. Подробно изложив, что происходило с железом в пути, автор по его завершению заметно теряет к нему интерес. Кто участвовал в сдаче продукции, как она происходила, как реализовывали ставшие ненужными суда и судовое имущество – об этом из диссертации получаем лишь общие представления. (Единственное, чего касается автор подробнее – проблем с весовым хозяйством.). Между тем источники, содержащие такую информацию ему известны – например, Журнал караванного управителя В. Глазова (1746), упоминаемый на с. 211. Отмечая это обстоятельстве, не настаиваем однако на том, что оно выявляет

недостаток диссертации – скорее, перед нами один из вопросов, который при дальнейшей разработке темы мог бы логично дополнить исследование.

Однако в работе К. А. Уланова можно обнаружить и погрешности. Так, на с. 80 упоминается, что в середине XVIII в. казне оставались только два завода – Каменский и Екатеринбургский. Автор упустил из внимания Алапаевский завод, передача которого в частные руки (лейб-гвардии секунд-майора А. Г. Гурьева) произошла только в 1757 г. Встречаются и утверждения, требующие доказательства, но не сопровождаемые им. Так, по поводу горы Благодать автор пишет: «Богатств много, но забот еще больше. Их освоить в то время могла только казна» (с. 54). Получить право разрабатывать благодатскую руду и строить заводы для ее переработки из частных заводчиков пытались А. Н. Демидов и П. Осокин. Если бы приоритет был отдан не Берг-компании, а Демидову, сомневаемся, что он бы полученное богатство загубил.

Существенных недостатков в оформлении диссертации мы не заметили. Несколько смущают случаи слишком вольного для норм, принятых в научной литературе, обращения с русским языком (пример в предыдущем абзаце).

На фоне очевидных достоинств указанные немногочисленные погрешности работы не влияют на общую положительную ее оценку.

Говоря о применении результатов диссертационного исследования К. А. Уланова, отметим, что, хотя в нем изучен значительный комплекс вопросов, автор исследовал лишь фрагмент истории транспортных речных коммуникаций. Выполненная им работа подталкивает к расширению рамок исследования. Результаты работы К. А. Уланова могут оказаться полезны для изучения смежных тем: истории водной коммуникации более позднего времени, а также той, которая осуществлялась частными заводовладельцами (некоторый материал для последних диссертантом приведен). Эти вопросы можно изучать на источниках видов, тождественных тем, которые использовались диссертантом и с применением (или по меньшей мере с

учетом) опробованных им методических подходов.

Судя по тексту диссертации **Уланова Кирилла Андреевича** на тему **«Транспортные речные коммуникации металлургических казенных заводов Урала с европейской частью России в 20–50-е гг. XVIII в.»**, а также по тексту автореферата, полно и без искажений отражающего ее содержание, и излагающих ее положения и выводы перечисленных в автореферате публикаций, данная работа полностью соответствует требованиям п. 9 «Положения о присуждении ученых степеней в УрФУ», и автор ее достоин присуждения ему ученой степени кандидата исторических наук по специальности 5.6.1. Отечественная история.

Юркин Игорь Николаевич

доктор исторических наук

доцент

главный научный сотрудник

отдела историографии и источниковедения истории науки и техники

Института истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова

Российской академии наук,

125315, Россия, г. Москва, ул. Балтийская, д. 14

e-mail: ig-yurkin@yandex.ru , postmaster@ihst.ru , ihst@mail.ru

30 ноября 2021 г.

Подпись И. Н. Юркина заверяю

Ученый секретарь

Института истории естествознания

и техники им. С.И. Вавилова РАН

К. Г.-М. Н.

О. А. Соколова

