
РЕЦЕНЗИИ

DOI: 10.18287/2542-0445-2019-25-3-172-175
УДК 947.084.2

Дата поступления статьи: 29/VII/2019

Дата принятия статьи: 3/IX/2019

П.С. Кабытов

РЕЦЕНЗИЯ НА МОНОГРАФИЮ: РОДНОВ М.И. «ПЕРВЫЕ УФИМСКИЕ АВТО» (УФА: АЛЬФА-РЕКЛАМА, 2018. 200 С.)

© *Кабытов Петр Серафимович* – заслуженный деятель науки РФ, доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой российской истории, Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, 443086, Российская Федерация, г. Самара, Московское шоссе, 34.

E-mail: don.kabytov2012@yandex.ru. **Researcher ID:** S-2272-2016. **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-2359-2155>.

АННОТАЦИЯ

Рецензия посвящена анализу монографии М.И. Роднова, который, опираясь на законодательные материалы, нормативные документы городской Думы Уфы, делопроизводственные материалы, используя центральную и региональную прессу (в том числе и рекламу), предпринял реконструкцию процесса автомобилизации губернского города Уфы в начале XX в. Эта проблема рассматривается автором через призму ускорения модернизационных процессов в Российской империи.

В монографии выделены три этапа автомобилизации, которая внесла существенные коррективы в повседневную жизнь городского общества и стала важнейшим фактором, влиявшим на развитие транспорта и формирование новой инфраструктуры.

Научный анализ литературы и комплекса разнообразных источников, подкреплен новыми выводами и наблюдениями, что придает книге М.И. Роднова статус современного исследования повседневной жизни провинциального городского общества, вступившего в эру автомобилизации.

Ключевые слова: авто, автомобилизация, городское общество, бизнес-сообщество, Уфа, городская Дума.

Цитирование. Кабытов П.С. Рецензия на монографию: Роднов М.И. «Первые уфимские авто» (Уфа: Альфа-Реклама, 2018. 200 с.) // Вестник Самарского университета. История, педагогика, филология. 2019. Т. 25. № 3. С. 172–175. DOI: <http://doi.org/10.18287/2542-0445-2019-25-3-172-175>.



This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License Which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited. (CC BY 4.0)

DOI: 10.18287/2542-0445-2019-25-3-172-175
UDC 947.084.2

Submitted: 29/VII/2019
Accepted: 3/IX/2019

P.S. Kabytov

**REVIEW ON THE MONOGRAPH: RODNOV M.I. «FIRST UFA CARS»
(UFA: ALFA-REKLAMA, 2018, 200 P.)**

© *Kabytov Petr Serafimovich* – Doctor of Historical Sciences, professor, Honored Worker of Science of the Russian Federation, head of the Department of Russian History, Samara National Research University, 34, Moskovskoye shosse, Samara, 443086, Russian Federation.

E-mail: don.kabytov2012@yandex.ru. **Researcher ID:** S-2272-2016. **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-2359-2155>.

ABSTRACT

The review is devoted to the analysis of the monograph of M.I. Rodnov which leaning on legislative materials, normative documents of the City Council of Ufa, office work materials, using the central and regional press (including advertizing) undertook reconstruction of process of automobilization of the provincial city of Ufa in the beginnings of the 20th century. This problem is considered by the author through a prism of acceleration of modernization processes in the Russian Empire.

In the monograph three stages of automobilization which introduced essential amendments in everyday life of city society and became the major factor influencing development of transport and formation of new infrastructure are allocated.

The scientific analysis of literature and complex of various sources, is supported with new conclusions and observations that gives to the book by M.I. Rodnov the status of a modern research of everyday life of the provincial city society which entered an era of automobilization.

Key words: car, automobilization, city society, business community, Ufa, city council.

Citation. Kabytov P.S. *Retseziya na monografiyu: Rodnov M.I. «Pervye ufimskie avto». Ufa: Alfa-Reklama, 2018. 200 s.* [Review on the monograph: Rodnov M.I. «The first Ufa cars» (Ufa: Alfa-Reklama, 2018, 200 p.)]. *Vestnik Samarskogo universiteta. Istoriiia, pedagogika, filologiiia* [Vestnik of Samara University. History, pedagogics, philology], 2019, Vol. 25, no. 3, pp. 172–175. DOI: <http://doi.org/10.18287/2542-0445-2019-25-3-172-175> [in Russian].

В 2018 г. уфимское издательство «Альфа-Реклама» опубликовало монографию доктора исторических наук, ведущего научного сотрудника отдела истории и культуры Башкортостан Института истории языка и литературы Уфимского федерального исследовательского центра Российской Академии наук Роднова Михаила Игоревича, в которой реконструирован первый этап автомобилизации Уфы и Уфимской губернии в начале XX в. Во «Введении» сформулирована исследовательская задача – рассмотреть культурологическое воздействие механизации на российское общество. Эта актуальная исследовательская проблема вполне правомерно рассматривается автором монографии через призму ускорения модернизационных процессов в Российской империи начала XX в.

В историографическом обзоре отмечено, что до настоящего времени исследуемая М.И. Родновым проблема лишь частично нашла отражение в исторической литературе. В Республике Башкортостан опубликовано несколько научных трудов, в которых освещаются некоторые аспекты автомобилизации Уфы. Речь идет о работах Р.Г. Ганеева, Ю.П. Кизина, Р. Красновой, И.В. Нигматуллиной, В. Буравцова. Укажем также статьи М.И. Роднова [Роднов 2014], который приступил к изучению этой проблемы в 2014 г. Он также указывает,

что данная тема получила отражение на страницах региональных масс-медиа.

Как и в ранее изданных автором монографиях, рецензируемая книга написана на основе изучения научных трудов, вышедших в Центре, Сибири, Казани и Уфе. Подчеркивается, что данная тема пока еще не стала предметом пристального внимания со стороны историков. По мнению автора, это связано с недоступностью источников, отсутствием в уфимских библиотеках полных комплектов газет начала XX в. До сих пор существенным препятствием для исследователей того или иного региона является то, что многие архивные материалы по автомобилизации отложились в разных фондах государственных архивов, что требует длительной и кропотливой работы для того, чтобы осуществить фронтальное выявление, а затем и изучение этой многообразной исторической информации, которая является основой для реконструкции этого сложного и противоречивого процесса.

Эта задача была успешно решена М.И. Родновым. Он изучил законодательные акты, нормативные документы принятые Уфимской городской думой, что позволило воссоздать правовое пространство, в котором функционировали автомобили и их владельцы, автомобили и гужевого транспорт, восприятие автомобилей и их владельцев предста-

вителями различных слоев городского сообщества. Кроме того, автор выявил и проанализировал документальный материал, отложившийся в фондах Российского государственного исторического архива, Национального архива Республики Башкортостан. Особое внимание было уделено, как пишет автор, сплошному изучению материалов не только уфимской, но и столичной прессы консервативного и либерального направлений, в том числе автомобильных журналов, издававшихся в Санкт-Петербурге и Москве. Отметим, что помимо анализа статей о происшествиях, многие из которых были органично вписаны в контекст разделов монографии, М.И. Роднов ввел в научный оборот историческую информацию, извлеченную из рекламных объявлений. В совокупности комплекс этих разнообразных по видам и происхождению документальных материалов стал основой для создания панорамы начального этапа автомобилизации Уфы.

В первой главе монографии обстоятельно описан начальный этап автомобилизации губернского города Уфы. Ее предваряет краткий экскурс, в котором говорится, что первые автомобили с паровым двигателем появились в XVIII в. Во второй половине XIX в. предпринимались попытки создать электромобиль. Собственно автомобили с двигателем внутреннего сгорания стали реальностью в начале XX в. В монографии выявлена динамика импорта автомобилей в Россию из США – 50 %, Франции – 35 %, Германии, Англии, Бельгии и Италии – примерно 10 % [Роднов 2018, с. 11].

Установлено, что большая часть автомобилей ввозилась в российские столицы, в которых возникли общества, осуществлялся выпуск журналов, стали функционировать автомобильные кампании и была создана инфраструктура: магазины, гаражи, ремонтные мастерские; проводились выставки и первые авторалли. Приведены данные о первых шагах отечественного автомобилестроения, доля которого на рынке была мизерной и составляла 5 %.

М.И. Роднов описывает «победное шествие» автомобиля в города Российской империи, чему в немалой степени способствовала информация о новом виде транспорта в книгах, журналах, газетах. Автомобили пропагандировали фотографии и синемаграф. Историк приходит к выводу, что начальный период автомобилизации Уфы охватывает 1906–1911 гг.

Важен вывод, что к 1911 г. автомобиль стал восприниматься уфимцами как обычное явление в их повседневной жизни. Он приводит данные о проекте открытия как автомобильного сообщения по улицам Уфы, так и междугородного грузового автомобильного сообщения между Уфой и уездными центрами. Здесь же говорится о развитии уфимского автомобильного рынка, формировании инфраструктуры, продаже шин, запасных частей и бензина. Новым является и то, что автор монографии, используя междисциплинарный подход и опираясь на материалы, опубликованные на страницах официальной и либеральной прессы, созда-

ет панораму поистине необычного для горожан Уфы такого явления, как феерическое появление первых автомобилей на улицах города. Социально-психологическое состояние обывателей, увидевших авто, можно характеризовать как шок.

Весьма впечатляют этюды о появлении первых авто в Уфе в 1906 г. и их владельцах, об организации и условиях проведения авторалли, автопробегов, в которых участвовали жители Уфы. М.И. Роднов заключает, что первые автогонки сыграли большую роль в пропаганде автомобилизма: «показали перспективы развития коммерческого междугородного сообщения, степень соответствия технических параметров автомобилей состоянию наших дорог» [Роднов 2018, с. 73].

Не обойдена вниманием автора монографии такая важная для тех лет проблема, как взаимоотношения владельцев автомобилей с гужевым транспортом и пешеходами. По материалам прессы им выявлена статистика дорожно-транспортных происшествий, которые произошли по вине автомобилистов. Рост этих происшествий способствовал тому, что городская Дума вынуждена была приступить к разработке и принятию правил дорожного движения, то есть к регулированию движения на улицах губернского города. В то же время в монографии говорится о том, что в ходе происшествий не пострадал ни один человек.

По мнению М.И. Роднова, истории о ДТП показывают реальную картину дорожного движения в Уфе, обширную географию поездок – от различных городских улиц до окрестностей, позволяють составить портрет первых автомобилистов, которые тоже постепенно и с трудом привыкали к правилам дорожного движения. Судя по его данным, в 1913 г. городская Дума была вынуждена внести в правила дорожного движения такие важнейшие дополнения, как разрешение на машину и права, ввести техосмотр машин и медицинское освидетельствование владельцев и шоферов, световые и звуковые сигналы при движении автомобилей.

Новые материалы содержатся во второй главе монографии, в которой М.И. Роднов приводит данные о том, что в 1912–1914 гг. – во время второго периода автомобилизации – произошел автомобильный бум, что было связано с ростом импорта автомобилей из Европы и США. Начало бума приходится на 1912 г., что, несомненно, поставило на повестку дня строительство в Российской империи шоссейных дорог, соединявших столицы с крупнейшими промышленными районами страны. М.И. Роднов говорит об обсуждении на страницах уфимской прессы проекта открытия автомобильного пассажирского движения по Уфимско-Оренбургскому почтовому тракту, о проекте Д.В. Линецкого, который выступил с инициативой открыть в 1912 г. коммерческие автоперевозки в Уфимской губернии. Как детективные истории воспринимаются участвовавшие в 1912 г. дорожно-транспортные происшествия, что стало предметом обсуждения гласных Уфимской думы и принятия реаль-

ных мер для модернизации дорожных покрытий в губернском городе. Здесь же приведены данные об открытии автосалона, деятельности фирмы «Лаурин и Клемент». Обстоятельно автор реконструирует и процесс автомобилизации Уфы в 1913-м – первой половине 1914 г. В этом разделе, помимо сведений о ввозе автомобилей в Россию, росте цен на бензин и строительстве магистрали Казань – Екатеринбург, автор говорит о механизации земледельческого производства, использовании уфимскими фермерами тракторов, жатвенных машин и другой сельскохозяйственной техники.

Как и в предыдущих разделах монографии, М.И. Роднов обильно использует в качестве источника публикации статей в газетах и рекламу, что позволило ему не только установить число автомобилей, но и социальный состав их владельцев, среди которых появились представители среднего класса (предприниматели, юристы, педагоги). Отмечено, что в составе владельцев авто была и женщина. Вместе с тем эти материалы позволяют также показать, что автомобилизация из центра города перемещается на окраины, а также об участившихся случаях хулиганства и вандальных действий по отношению к автомобилям со стороны молодежи и подростков. И конечно, М.И. Роднов констатирует пассивность судебной системы, которая не могла привлечь к ответственности богатых владельцев-лихачей, виновников дорожно-транспортных происшествий.

В заключительном разделе монографии М.И. Роднов прослеживает воздействие Первой мировой войны на процесс автомобилизации Уфы. Он приводит сведения о деятельности мобилизационной комиссии, которая занималась выявлением и регистрацией автомобилей и их владельцев. Кстати, автор, опираясь на этот источник и другие материалы, устанавливает социальный и имущественный ценз автовладельцев. Он обосновывает вывод о том, что автомобиль из дорогостоящей игрушки довольно быстро стал не только средством передвижения, но и инструментом успешного бизнеса. «Автомо-

биль, – делает еще один вывод М.И. Роднов, – стирал сословные, национальные и религиозные границы...» [Роднов 2018, с. 198]. Здесь же приведены сведения о мотоциклах и их владельцах. По данным М.И. Роднова, для нужд действующей армии было изъято 15 автомобилей и 11 мотоциклов [Роднов 2018, с. 189]. Несмотря на эти потери, которые составили около половины автопарка Уфимской губернии, автомобильное движение сохраняло свои позиции и стало важным фактором продвижения в реальную повседневную жизнь российского общества эры автомобилизации.

Библиографический список

Роднов 2014 – Роднов М.И. Автомобиль на Южном Урале – к вопросу об уровне модернизации российского общества в начале XX века // История, университет, историк / отв. ред. В.Л. Пинкевич, В.В. Морозан. СПб., 2014. URL: <https://docplayer.ru/28359615-M-i-rodnov-avtomobil-na-yuzhnom-urale-k-voprosu-ob-urovne-modernizacii-rossiyskogo-obshchestva-v-nachale-xx-v.html>.

Роднов 2018 – Роднов М.И. Первые уфимские авто. Уфа: Альфа-Реклама, 2018. 200 с. URL: http://mrodnov.ru/fr/0/public/Auto_rodnov.pdf.

References

Rodnov 2014 – Rodnov M.I. *Avtomobil' na Yuzhnom Urale – k voprosu ob urovne modernizatsii rossiyskogo obshchestva v nachale XX veka* [Car in South Ural – on the issue of the level of modernization of the Russian society at the beginning of the XX century]. In: *Istoriya, universitet, istorik. Otv. red. V.L. Pinkevich, V.V. Morozan* [History, university, historian. V.L. Pinkevich, V.V. Morozan (Eds.)]. SPb., 2014. Available at: <https://docplayer.ru/28359615-M-i-rodnov-avtomobil-na-yuzhnom-urale-k-voprosu-ob-urovne-modernizacii-rossiyskogo-obshchestva-v-nachale-xx-v.html> [in Russian].

Rodnov 2018 – Rodnov M.I. *Pervye ufimskie avto* [First Ufa cars]. Ufa: Alfa-Reklama, 2018, 200 p. Available at: http://mrodnov.ru/fr/0/public/Auto_rodnov.pdf [in Russian].