

ответственности. Публикация дала возможность Красноярскому СНХ начать «изучение сложившейся ситуации» и 19 июня 1959г. принять решение о снятии с должности директора завода Беляева И.Г. за нарушение трудовой дисциплины [11, л. 18]. Но как видно из вышеприведенного, это решение стало лишь предлогом для включения завода в новую систему управления. Подобная ситуация была характерна для всех предприятий отрасли.

Последнюю группу составили предприятия, которые в принципе не вошли в систему СНХ. Они подчинялись не местным советам, а сохранившимся министерствам. Это были предприятия непосредственно оборонного комплекса и атомной промышленности. В Красноярском крае они были расположены в закрытом городе Железногорске (Красноярск-26) [12].

Все эти пять групп были характерны не только для Красноярского экономического района, но и для других регионов. Конечно же, содержание групп варьировалось от совета к совету, но суть проблем и ход процесса были схожи.

Процесс адаптации экономики Красноярского экономического региона не только доказал возможность децентрализации хозяйственного управления в нашей стране, но и выявил основные возможные проблемы, связанные, в первую очередь, с инерцией старой системы управления. Сложившаяся в Красноярском крае ситуация показала, что для проведения децентрализации необходимо идти на кардинальные меры по ее реализации. Неспособность местного руководства пойти на них по отношению к последним двум группам предприятий стала одной из основных причин конечного свертывания реформы. Несмотря на то что за время деятельности совнархозов удалось достичь многих высоких показателей народного хозяйства, оставались еще предприятия некоторых отраслей, которые продолжали сопротивляться этой системе управления. Поэтому у руководства, сменившего правительство Хрущева Н.С., был выбор: либо окончательно сломить их сопротивление и насильно влить в новую систему управления, либо отказаться от нее. Тем не менее опыт регулирования процессов в системе управления в 1957–1965 гг. с поправкой на изменившиеся условия может быть полезен для модернизации управления современной экономикой.

#### Литература

1. Централизация и иерархичность как базовые аспекты образа власти в России // Перспективы. Фонд исторической перспективы. URL: [http://www.perspektivy.info/rus/gos/centralizacija\\_i\\_ierarkhichnost\\_kak\\_bazovye\\_aspekty\\_obraza\\_vlasti\\_v\\_rossii\\_2010-09-21.htm](http://www.perspektivy.info/rus/gos/centralizacija_i_ierarkhichnost_kak_bazovye_aspekty_obraza_vlasti_v_rossii_2010-09-21.htm).
2. ГАКК. Ф.Р-1408(фонд СНХ). Оп.1 Д. 2.
3. Там же. Д.1
4. XXI (внеочередной) съезд КПСС: стенографический отчет. Т. 1. – М.: Госполитиздат, 1959. – URL: [http://publ.lib.ru/ARCHIVES/K/KPSS/\\_KPSS.html#021](http://publ.lib.ru/ARCHIVES/K/KPSS/_KPSS.html#021).
5. ГАКК. Ф.Р-1408 (фонд СНХ). Оп.1. Д. 128.
6. Там же. Д. 241.
7. Машиностроение // Тр. конф. по развитию производительных сил Восточной Сибири. – М.: Изд-во Акад. наук СССР, 1960.
8. ГАКК. Ф.Р-1408 (Фонд СНХ). Оп.1. Д. 5.
9. Там же. Д. 39.
10. Там же. Д. 351.
11. Там же. Д. 82.
12. Там же. Д. 83.



УДК 625.1:634(571.51)

М.А. Гилько

#### ТРАНСИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ И ЛЕСНАЯ ОТРАСЛЬ В ДЕРЕВОЛЮЦИОННОЙ ЕНИСЕЙСКОЙ ГУБЕРНИИ

*В статье рассматривается влияние Транссибирской магистрали на функционирование лесной отрасли в Енисейской губернии. Анализируются следующие проблемы: специфика разработки лесных ресурсов, использование рабочей силы крестьян, конфликты между лесным и железнодорожным ведомствами.*

**Ключевые слова:** Транссибирская магистраль, Енисейская губерния, лесная отрасль, модернизация.

## **TRANS-SIBERIAN RAILWAY AND FOREST INDUSTRY IN THE PRE-REVOLUTIONARY YENISEI PROVINCE**

*Trans-Siberian railway influence on the forest industry operation in the Yenisei province is considered in the article. Such issues as forest resource development specificity, peasant labor force use, the conflicts between the forest and railway departments are analyzed.*

**Key words:** *Trans-Siberian railway, the Yenisei province, forest industry, modernization.*

---

Проведение Транссибирской магистрали подорвало традиционную социально-экономическую систему Сибири, способствовало распространению капиталистических отношений и модернизации экономики. В данной статье эти процессы рассматриваются на примере функционирования лесной отрасли в 1890-х – 1917 гг.

До 1890-х гг. сибирские крестьяне имели свободный доступ к лесным ресурсам (так называемое «захватное право»), никакого учета которым не велось, и, как отмечалось в издании Енисейского управления земледелия и государственных имуществ (далее – УЗиГИ), «всего лишь с 1894 года ... с лесами Енисейской губернии начали знакомиться специалисты». Уже 1896 г. в губернии появились первые казенные дачи – «заповедные леса», которые были изъяты из свободного пользования крестьян. Они охватили 5,5 млн дес. леса, при том, что в свободном пользовании у крестьян и инородцев находилось 1,6 млн дес., а свободных неизмеренных земель в губернии было порядка 225 млн дес. [19, с. 109, 111]. В 1897 г. было открыто Енисейское УЗиГИ в составе пяти лесничеств, площадь дач которых составляла 5,8 млн дес. [3, с. 3].

В функции Министерства земледелия и государственных имуществ и его местных органов входило управление и извлечение доходов из следующих отраслей хозяйства, расположенных на казенных землях: сельского хозяйства, лесоводства, звериного промысла, рыбоводства и рыболовства, кустарной промышленности и горного дела.

Регламентация пользования лесами была необходима для того, чтобы и казна, и частные капиталы могли извлекать максимальную прибыль из открывавшихся для них сибирских ресурсов, ограничив их неупорядоченное использование. Для реализации этой цели было предпринято несколько шагов.

Во-первых, в 1903 г. в губернии была проведена лесная реформа, продолжившая в широких масштабах изменения, начавшиеся в 1896 г. В ходе ее лесные угодья изымались из свободного пользования и передавались казне. В итоге к 1916 г. площадь казенного землевладения увеличилась до 12,6 млн дес., на этих пространствах располагались 24 лесничества [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 303. Л. 47 об.]. Запрет свободного пользования лесами предполагал и ограничение звероловства, рыболовства, сбора кедровых орехов и других «даров леса» [4, с. 22–23]. Позднее власти вводили некоторые льготные условия для этих промысловых занятий, но масштабы последних неизменно сокращались из-за снижения доходности.

В рамках реформы в первую очередь УЗиГИ переводило в государственную собственность самые удобные участки, прилегающие к рекам, что позволяло производить сплав леса. Крестьянам же участки отводились чересполосно, в нескольких отрубках, вдали от рек. Подъездные пути к ним отсутствовали, поэтому большим спросом эти наделы не пользовались. Но жители были вынуждены приспосабливаться к ним и платить за них, потому что часто они лишались своих традиционных наделов, переведившихся в пользование казны [1, Ф. 173. Оп. 1. Д. 2383. Л. 203; 5, с. 89–90; 12, с. 20]. Между тем дрова, заготовленные государственным ведомством, стоили дороже, чем крестьянские [1, Ф. 173. Оп. 1. Д. 2388. Л. 170 об.].

Во-вторых, эта реформа привела к строгой регламентации лесной промысловой деятельности: были введены разрешающие порубку документы и официальное освидетельствование заготовленного леса в определенный срок, а также установлены налоги на лесопромышленную деятельность. Соблюдение бюрократических формальностей, поездки на далекие расстояния для получения необходимых документов отнимали у крестьян много времени. В результате многие из них прекратили заниматься самостоятельной заготовкой леса, которая ранее приносила им дополнительный доход.

В-третьих, активное переселенческое движение требовало проведения поземельного устройства, которое также изменяло порядок использования лесных ресурсов. В ходе его, как гласил закон, «по мере возможностей» на душу мужского пола полагалось 3 дес. леса, но на деле средняя душевая норма по отграниченным наделам составила в губернии 2,13 дес. При этом 18,1% сел не получили леса совсем.

Предшествующая активность казны в деле отбора леса у населения подтверждается тем фактом, что 43,8% вновь выделенных лесных наделов составили участки из казенных дач [11, с. 61–62].

Лесной совет при Енисейском УГиЗИ весной 1914 г. сообщал, что с 1906 по 1914 г. Управление уступило под переселенческие участки свыше 800 тыс. дес. лесных площадей из казенных дач. При этом отмечалось, что эти участки в основном отведены по линии магистрали и вдоль рек, и поэтому переселенцы теперь активно рубят и сплавляют лес [7, с. 21]. Однако сомнительно, что столь хорошие участки давались переселенцам в больших количествах. Действительно, через два с половиной года этот же Совет, опираясь уже на конкретные статистические данные, вынужден был делать противоположенные выводы: «Доход от продаж леса с земель фактического пользования лесом крестьян ... всегда был не велик и носил случайный характер. Лес на продажу, преимущественно в виде дров, шел чаще всего из крестьянских дач, вдоль линии Томской железной дороги и из селений, расположенных вдоль реки Енисей, сплавом в город Красноярск. Наряду с развитием поземельного устройства наблюдается и уменьшение этого дохода. Так, за безбилетный сплав леса в г. Красноярск несколько лет тому назад выручалось сначала 8000 руб., потом 4000 руб., 3000 руб., а за 1915 год, по годовому отчету Красноярского лесничества, этот доход показан всего в сумме 617 руб.». Повышение поступлений доходов от леса наблюдалось лишь в районе строящейся Ачинско-Минусинской железной дороги: по Бирскому лесничеству за 1915 г. этот доход был равен 2912 руб. [9, с. 42–43].

В результате названных реформ произошло ограничение крестьян в доступе к лесным угодьям. Эта мера не была случайной и в какой-то степени была призвана увеличить доходы казны. Местные чиновники сообщали, что казенные леса имели низкий спрос среди лесопромышленников, поскольку последние предпочитали покупать более дешевый лес у переселенцев, расчищавших полученные участки [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 2673. Л. 202; 10, с. 43]. Продажа леса позволяла быстро получить деньги, в которых так нуждались мигранты. После проведения значительных порубок мигранты были вынуждены либо просить о предоставлении им бесплатного леса, либо покинуть свой участок [8, с. 33–34].

В основном же переселенцы не заготавливали лес сами, не имея для этого возможностей, а продавали его на корню предпринимателям по очень низкой цене, хотя закон (Высочайше утвержденное 23 декабря 1897 г. Положение Комитета Сибирской железной дороги) разрешал им лишь рубить лес своими силами, но не продавать его на сруб [9, с. 87]. Точнее, возможность продажи леса на корню в законе просто не рассматривалась и официально не запрещалась, поэтому крестьяне следовали принципу «что не запрещено, то разрешено». Некоторые переселенческие участки по своим приговорам продавали лес на корню за ничтожную цену сроком до 1920 года [9, с. 86].

В то же время многим переселенцам было не под силу произвести даже легальную заготовку леса, на который они уже получили билет от лесничества. В течение 1896–1899 гг. были выданы разрешения на заготовку 335,3 тыс. бревен, но новоселы смогли заготовить лишь 70,6 тыс., что составило только 21,1% от заявленных потребностей переселенцев [Подсчитано по: 1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 47. Л. 13 об.; Д. 59. Л. 42 об.-43]. В последующие годы этот показатель оказался еще ниже: 14,9% в 1902–1906 гг.; 12,3% в 1907–1911 гг.; 9,6% в 1912–1916 гг. [22, с. 15]. В результате многие новоселы не имели возможности построить дома и были вынуждены жить в землянках, в купленных у старожилов амбарах или банях, в малорусских хижинах из прутьев и глины, явно не соответствующих климату Сибири [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 47. Л. 14].

Местные власти, пытаясь оказать помощь нуждавшимся, в 1898 г. открыли несколько складов лесных материалов, отпускавшихся по заниженным ценам. Правда, эти склады не пользовались большой популярностью у крестьян, которые не имели денег даже на льготные материалы.

Этим обездоленным должен был помочь бесплатный отпуск леса, но его объемы были не велики. Если в 1897 г. переселенцам предоставили материалов на сумму 21 тыс. руб., то в следующем году она упала вдвое, а в 1899–1901 гг. еще ниже, до 5–6 тыс. руб. [Подсчитано по: 1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 45. Л. 9; Д. 47. Л. 10 об. Д. 59. Л. 42. Д. 111. Л. 17 об.]. Очевидно, этот показатель снова вырос в годы переселения по столыпинской реформе, но достоверной информации относительно этого не имеется.

Таким образом, регламентация пользования лесными ресурсами, которая шла бок о бок с постройкой Транссиба, ограничивала свободное распоряжение ими со стороны крестьян. Последние рассматривались казной как конкуренты в этой отрасли. Действительно, часть крестьян включалась в распространявшиеся капиталистические формы хозяйствования и стремилась заработать, пусть даже не вполне законным образом. Между тем многие крестьяне, и особенно переселенцы, испытывали нехватку лесоматериалов, и переселенческое управление было вынуждено им помогать. Однако организация этой помощи была поставлена слабо, поскольку не получала существенных субсидий.

Установив строгие порядки пользования лесами, казна активно приступила к их эксплуатации. В работе Л.М. Горюшкина приведены данные по Тобольской губернии, согласно которым отпуск леса «с корня» в 1899–1906 гг. превышал заготовки его хозяйственным способом в 4,6 раза. Исходя из этого отдельного факта, исследователь отмечал, что «...хозяйственные заготовки леса ... не играли решающей роли в лесном хозяйстве казны. ...Предпринимательской деятельности казна предпочитала

полуфеодальные методы эксплуатации земельных богатств Сибири» [5, с. 271–272]. Иного мнения придерживается В.И. Пантелеев. Его подсчеты показывают, что в 1905–1909 гг. в Тобольской губернии доходы от отпуска леса на корню лишь ненамного превышали сумму казенных заготовок, а в Иркутской и Томской губерниях перевес был уже в пользу второго способа. В связи с этим автор делает вывод, что «на восточных окраинах страны предпринимательская деятельность играла более значительную роль в эксплуатации казенных лесов, чем в центре», где она, по данным 1908 г., составляла совсем незначительный процент при преобладании продажи леса на корню [20, с. 64].

На наш взгляд, значение предпринимательской деятельности (т.е. хозяйственные заготовки) в лесном деле Сибири правильнее оценивает В.И. Пантелеев. Однако нужно провести четкое различие между условиями этой деятельности в Европейской и Азиатской России. В западной части страны уже достаточно сильно было частное предпринимательство в этой отрасли, предъясвлялся более высокий спрос на лесоматериалы, соответственно они и стоили здесь дороже – в среднем в 2,5 раза выше, чем на восточных окраинах [2, с. 69]. В Сибири же не имелось многочисленных опытных дельцов в разработке леса, а активным его потребителем оказалась лишь Транссибирская магистраль. В результате УГиЗИ в Сибири находилось в более благоприятных условиях для ведения предпринимательской деятельности, поставляя лесоматериалы для железной дороги, хотя в этом деле ему приходилось сталкиваться с соответствующими трудностями, о чем будет сказано ниже. При этом казна получала здесь достаточно низкий доход от вновь устанавливаемых феодальных форм эксплуатации лесного хозяйства, поскольку местное население, в отличие от жителей Европейской России, в целом имело возможность их избегать. Таким образом, данные специфические сибирские условия позволяли УГиЗИ извлекать наибольшую прибыль именно посредством хозяйственных заготовок для нужд Транссиба.

Наш подсчет по Енисейской губернии подтверждает правоту В.И. Пантелеева в этом вопросе. Действительно, в течение 1900–1906 гг. казна здесь продала леса на 2,3 млн руб., из которых 86,2% пришлось на хозяйственные заготовки [Подсчитано по: 1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 111. Л. 13 об.-14; Д. 2673. Л. 85 об.; Д. 2903. Л. 8 об.-65 об.; Ф. 595. Оп. 53. Д. 202. Л. 120].

УГиГИ, созданное в Енисейской губернии в годы строительства Транссиба, в первую очередь должно было способствовать удовлетворению нужд железной дороги в лесных материалах. Ее потребности были очень значительными. В первые годы они достигали 800 тыс. шпал ежегодно [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 2449. Л. 10 об; Д. 2478а. Л. 224]. После завершения основных строительных работ эти нужды упали до 500 тыс. В 1902 г. начальник Сибирской железной дороги сообщал, что именно такое количество шпал будет ежегодно обрабатывать шпалопрпиточный завод в Красноярске [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 174. Л. 7; Д. 2478. Л. 3]. В 1904–1910 гг. этот завод выпускал в среднем 355,8 тыс. шпал ежегодно, что было значительно ниже заявленных объемов [15, с. 6; приложение 17-б, с. 2.]. В 1913–1917 гг. потребности колебались от 250 до 400 тыс. шпал в год [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 303. Л. 87; Д. 2673. Л. 78; Д. 2842. Л. 140 об.; 8, с. 113]. В 1913 г. началась постройка Ачинско-Минусинской линии, для которой первоначально потребовалось 731,8 тыс. шпал [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 2735а. Л. 26]. Помимо шпал железным дорогам были необходимы также дрова, столбы и прочие материалы, ежегодная суммарная стоимость которых составляла несколько сотен тысяч рублей.

В этой связи важнейшим вопросом было получение дорогостоящих контрактов от Управления Сибирской железной дороги на поставку лесоматериалов для магистрали, средняя норма прибыли в этой деятельности равнялась 57,5% [20, с. 69]. УГиГИ не было в этих отношениях монополистом. В Томске регулярно проводились «конкуренции» на право заключения контракта с железнодорожным ведомством, и далеко не всегда правительственному учреждению удавалось обойти соперников-частников.

Например, в 1898 г. частные подрядчики получили право поставки леса для магистрали в Канском уезде, где в тот момент разворачивалось основное строительство, а УГиГИ достался менее выгодный участок пути от Ачинска до Красноярска [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 47. Л. 20 об.]. В 1899 г. предприниматели предложили более выгодную цену сделки, эта же ситуация повторилась в 1912 г. [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 2449. Л. 46; Д. 2673. Л. 194]. В 1907 г. казенное учреждение не выдержало конкуренции с частным предпринимателем Е.А. Жоголевым на торгах по поставке шпал Транссибу [20, с. 71]. После этого УГиЗИ до 1914 г. не поставляло лесоматериалы для железной дороги. Даже если аукцион заканчивался в пользу государственного органа, ему при реализации контракта приходилось сталкиваться с препятствиями, которые чинили его конкуренты-подрядчики [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 45. Л. 12].

В случае собственной неудачи лесное ведомство было склонно обвинять прежде всего переселенцев, которые, как уже было сказано, очень дешево продавали лес лесопромышленникам [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 2673. Л. 202]. Последние в такой ситуации действительно могли предлагать Управлению Сибирской железной дороги более выгодные условия контракта. Но сами предприниматели, как правило, не обвинялись представителями УГиГИ в нечестной конкуренции. Очевидно, здесь проявлялось определенное предубеждение государственных служащих, которые согласны были признать право крупных дельцов вести

свой бизнес любыми способами, но не готовы были воспринимать в роли даже мелких предпринимателей обычных крестьян, посягнувших на предоставленную им казенную собственность.

Между тем именно состоятельные лесопромышленники умножали посредством таких операций свои прибыли. Примером может быть тот же Е.А. Жоголев. Огромные доходы он извлекал путем сбыта леса, скупленного по низкой цене у переселенцев. Его деятельность была отмечена В.И. Лениным в статье «Значение переселенческого дела» и охарактеризована как «октябристский капитализм эпохи первоначального накопления» [13, с. 106].

Е.А. Жоголев, «весьма крупный контрагент железной дороги по поставке шпал, дров и других лесных материалов», владел также и лесопильным заводом на правом берегу Енисея. В 1909 г. он пытался получить в аренду землю и на левом берегу, чтобы открыть еще один завод. Но городские власти, опасаясь монополизации отрасли, отказали лесопромышленнику [1, Ф. 173. Оп. 1. Д. 2400. Л. 115–117 об.].

В источниках отсутствуют точные данные о ежегодных объемах лесных заготовок казны для магистрали и доходах от этой деятельности. Имеющиеся сведения позволяют оценивать их не менее чем в 4 млн руб. Эти суммарные доходы были получены казной в течение примерно 10 лет: с 1897 по 1906 г. и с 1915 по 1917 г., когда она вела хозяйственные заготовки для Транссиба. Этим и объясняется тот факт, что в 1902–1908 гг. лесное хозяйство губернии было доходным, а в 1909–1915 гг. – стало убыточным [22, с. 16].

Размер этих поступлений колебался год от года и зависел прежде всего от масштабов железнодорожного строительства. Кроме того, в 1907–1908 гг. при переустройстве горных участков магистрали, которое в Енисейской губернии происходило прежде всего в Ачинском уезде, доходы лесных дач этого уезда, прилегавших к линии пути, выросли в несколько раз [3, с. 40]. Выше уже приводились данные, согласно которым доходы Бирского лесничества этого же уезда стали расти в годы строительства Ачинско-Минусинской железной дороги.

Отметим, что в начале XX в. ежегодные доходы города Красноярска составляли 100–150 тыс. руб. и уступали объемам сделок между УЗиГИ и Сибирской железной дорогой. В годы Первой мировой войны бюджет города вырос до 700 тыс. руб., но и возобновившиеся поставки казенного леса на магистраль достигали примерно такой же суммы [17, с. 1–2]. Соответственно, все доходы губернского города не превышали стоимости контрактов между лесным и железнодорожным ведомством, которые были основной статьей пополнения бюджета УЗиГИ. Данное сравнение красноречиво свидетельствует о значении этой отрасли.

Таким образом, в годы активного строительства пути масштабы лесозаготовок были весьма существенны. Они концентрировались в районе линии магистрали и часто велись бесконтрольно и непродуманно. В результате вблизи железной дороги огромные площади были вырублены или истреблены пожарами. В 1915 г. один автор следующими словами оценивал происходящее: «На лес вообще, на сибирский в особенности, наша казна смотрит до сих пор, как смотрел старинный хозяин на свою рабочую или дойную корову, – эксплуатируя усилено, ухаживая же за объектом эксплуатации чрезмерно мало» [2, с. 67]. Хотя казна и ужесточила порядок пользования лесом для крестьян, сама она обращалась с кажущимся бесконечным ресурсом совсем не экономно. В большинстве случаев также позволялось поступать железнодорожным подрядчикам. Здесь опять проявлялось неписаное правило: наиболее обеспеченным потребителям предъявлялись наименее строгие требования.

Большой объем лесозаготовительных работ для нужд магистрали требовал привлечения местных крестьян в качестве рабочей силы. В 1897 г. было задействовано до 700 человек, в 1899 г. их число достигло уже 3000, хотя последняя цифра, очевидно, весьма приближительна [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 45. Л. 11 об.; Д. 59. Л. 50]. Известно также, что в 1901 г. хозяйственная заготовка леса велась в трех лесничествах, и в двух из них насчитывалось около 1400 работников [Подсчитано по: 1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 111. Л. 23, 25]. Енисейский губернатор называл даже еще большие цифры (вероятно, за несколько лет): до 2,5 тыс. человек, привлеченных к этим работам в Красноярском и Минусинском уездах [16, с. 18]. Даже эти, казалось бы, не слишком значительные цифры показывают, что Транссиб существенно активизировал лесную отрасль, поскольку накануне его постройки – на рубеже 1880–1890-х гг. – в Ачинском, Красноярском и Канском уездах, через которые позже прошла магистраль, заготовкой леса и дров занималось всего 3 704 человека, а в Минусинском уезде – 1 328 [Подсчитано по: 14].

Основные виды работ и размеры оплаты были следующими: сваливание леса (3 коп. за дерево), распиловка на шпалы и обделка шпал (по 5 коп. за шт.), подвозка на станцию (19–20 коп. за шт.) [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 111. Л. 21 об.]. Чиновники УЗиГИ сообщали, что крестьянин мог заработать за один заготовительный сезон до 100 руб. [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 47. Л. 19 об.]. Средняя же заработная плата оказывалась ниже: в 1897 г. на одного человека приходилось 75,7 руб. дохода, в 1899 г. – 43 руб., правда, во втором случае в документах, возможно, завышено число рабочих, поэтому подсчет дает низкий средний заработок [Подсчитано по: 1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 45. Л. 11 об., 37; Д. 59. Л. 49–49 об.]. Так или иначе, по словам

чиновников лесного ведомства, крестьяне в 1899 г. были довольны своими доходами и сожалели, что заготовки со следующего года перешли к частникам [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 59. Л. 50 об.].

Жители деревни Ермолаево Даурской волости, нанимаясь на работу, сообщали, что из-за неудобной местности у них хлебопашество развито так плохо, что сплав леса и дров в Красноярск является, по сути, единственным источником денег для уплаты податей и повинностей [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 2411. Л. 97]. Неоднократно местные чиновники заявляли, что они организывают эти работы для того, чтобы помочь крестьянам в неурожайных районах добыть средства для борьбы с нуждой. УЗиГИ оказывало своим подрядчикам помощь еще и тем, что выплачивало им авансы, чего не практиковало железнодорожное ведомство, которое к тому же удерживало с крестьян 10% как с обычных подрядчиков и затягивало расчет. В итоге некоторые сельские общества, взявшиеся за поставку леса для магистрали без посредничества местной лесной организации, не смогли выполнить свою работу, страдая от нехватки оборотных капиталов [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 47. Л. 23-23 об.; 20, с. 69].

В рамках борьбы с уже отмеченной «убийственной конкуренцией» леса переселенцев УЗиГИ в годы Первой мировой войны привлекло их к заготовке материалов для Транссиба. Это сразу дало существенные результаты: в 1916 г. лесоматериалы из переселенческих участков, оцененные в 212,2 тыс. руб., составили 29% от общей стоимости хозяйственных поставок железной дороге [Подсчитано по: 1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 303. Л. 74, 87].

Отмеченные факты позволяют сделать вывод, что УЗиГИ, организовывавшее хозяйственные заготовки леса, шло навстречу крестьянам, нанимавшимся на эти работы. В сравнении с этим железнодорожное ведомство действовало достаточно бескомпромиссно по отношению к местным учреждениям и жителям.

Увеличение объема лесозаготовок подтолкнуло УЗиГИ начать совершенствовать свою деятельность путем использования механических средств. В 1902 г. оно взяло в аренду, а следующем году купило за 14 тыс. руб. у железнодорожного ведомства пароход «Евгений», используя который удалось сократить издержки и увеличить поставки лесоматериалов на железную дорогу. Но пять лет спустя пароход был продан в связи с сокращением заказов от железной дороги [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 108. Л. 54, 62, 119-121, 147, 171; Д. 2544. Л. 1, 1 об., 110].

В 1912 г., надеясь наконец-то вернуть себе право на поставку леса для железной дороги, УЗиГИ обратилось в Лесной департамент с просьбой разрешить покупку лесопильного завода у наследников умершего купца Е.А. Жоголева, своего бывшего конкурента. Расходы на покупку и сопутствующие нужды должны были составить 67,3 тыс. руб. Однако департамент не разрешил проведение этой операции [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 2673. Л. 89 об., 108, 182]. В 1916 г. управляющий земледелием и государственными имуществами Енисейской губернии в своем отчете перед министерством сообщал, что ведомству необходимо иметь два переносных лесопильных завода, иначе оно не сможет справиться с запросами магистрали [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 303. Л. 87 об.]. Но казенному учреждению было не суждено обзавестись механическим производством. Приведенные факты со всей очевидностью показывают, что стремление к механизации лесной отрасли напрямую зависело от размеров поставок древесины для магистрали, имевшей огромное влияние на эту сферу хозяйства.

Сотрудничество двух управлений – Сибирской железной дороги, с одной стороны, и земледелия и государственных имуществ, с другой – периодически осложнялось конфликтами. Основная их причина заключалась в том, что лесное ведомство требовало строгого соблюдения всех бюрократических формальностей при заготовке леса, а железнодорожные подрядчики, подталкиваемые инженерами дороги, стремились доставить материалы на магистраль как можно быстрее, поскольку строительный сезон был достаточно коротким. Противоречия между ведомствами иногда достигали такой остроты, что наблюдатели описывали конфликт при помощи военных терминов: «война», «вылазки», «завоеватели» [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 2448. Л. 24–25].

Например, зимой 1899-1900 гг. в Красноярском уезде лесоматериалы для магистрали заготавливались и принимались без лесорубных билетов. Начальник участка дороги, расположенного в Ачинском уезде, прославился тем, что, выполняя подряды по доставке леса к линии, действовал одновременно как должностное и частное лицо. Пользуясь своим положением, он также пытался получить право на поставку леса, не участвуя в торгах. В том же уезде в начале 1897 г. лесничим были обнаружены беспорядочные и излишние порубки деревьев, которые росли вблизи железнодорожного пути [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 2411. Л. 3; Д. 2448. Л. 25 об., 26 об.]. В результате этого был уничтожен сосновый массив на протяжении 30 верст вдоль магистрали [3, с. 37].

Чиновники УЗиГИ отмечали: железнодорожные инженеры, считая себя вне закона, в значительной степени способствуют таким неправомерным действиям, заявляя подрядчикам, что те вправе рубить лес, где угодно, поскольку якобы на это имеется разрешение. В случае конфликта высшее руководство

магистрала использовало универсальный аргумент: если лес не будет срочно заготовлен, то движение по пути перестанет быть безопасным, а может и вовсе приостановиться. Лесной администрации ничего не оставалось, как идти на уступки [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 47. Л. 11 об. 12; Д. 2411. Л. 3; Д. 2448. Л. 29 об.].

В других случаях УГиЗИ и железнодорожное ведомство находили общий язык, но порой модернизация способов распоряжения государственными имуществами оборачивалась серьезной проблемой для жителей Красноярска. Сразу же после лесной реформы УГиЗИ приступило не только к регулированию пользования лесом, но и к активному сбыту дров для железной дороги, которая была их крупнейшим потребителем. Захватив наиболее удобные участки, казна, по сути, монополизировала продажу леса. Повышенная оплата труда отвлекла рабочих от прочих лесозаготовительных участков. Увлечшись коммерческими целями, лесное ведомство не обеспечило город дровами в нужной степени и по приемлемой цене, что в начале 1903 г. вызвало «дровяной кризис» в Красноярске и рост цен на лесные материалы [1, Ф. 173. Оп. 1. Д. 2386. Л. 203; 6, с. 89–90]. Сложившаяся ситуация опровергла выводы чиновников УГиЗИ, которые примерно в то же самое время сообщали, что железная дорога в полной мере обеспечивается дровами усилиями их ведомства, а Красноярск – силами крестьян и казаков [1, Ф. 401. Оп. 1. Д. 127. Л. 9 об.].

Именно тот факт, что в Енисейской губернии лишь городское население и железная дорога активно использовали лесоматериалы, говорит о слабом развитии лесной отрасли. Особенно это заметно на фоне колоссальных запасов древесины, имевшихся в этом регионе. Действительно, накануне Первой мировой войны в Красноярске функционировало лишь три лесопильных завода с 63 рабочими и шпалопропиточный завод, на котором было задействовано 40 рабочих. Общая сумма производства лесопильных заводов составляла 169 тыс. руб., шпалопропиточного – 157 тыс. руб. Еще по два завода функционировало в Ачинском и Минусинском уездах, используя труд 84 рабочих и выдавая продукции всего лишь на 30 тыс. руб. [23, приложение №2].

В Енисейской губернии, как практически и во всей Сибири, не имелось крупных внутренних рынков сбыта леса, а внешние были слишком отдалены и к тому же имели других поставщиков. И хотя перевозки сибирского леса по железнодорожному пути за 1900–1910 гг. выросли в десять раз, почти весь этот лес шел в Иркутскую губернию и Забайкальскую область, т.е. не выходил за пределы региона. К тому же транзитные лесоматериалы, доставленные из европейской части страны в эти восточные районы в 1911 г., в десять раз превышали собственно сибирские поставки [21, с. 30]. Лесоматериалы по Транссибу шли и на запад, но их объемы были очень не велики. Так, в 1914 г. было вывезено 661 тыс. п. всякого дерева, 483 тыс. п. шпал, 167 тыс. п. дров, что в сумме составило всего лишь 1318 тыс. п. [22, с. 10].

Таким образом, непосредственным следствием проведения Транссиба стало ограничение прав крестьян на пользование лесными ресурсами и передача последних под контроль казны в целях снабжения железной дороги. Отметим при этом, что между лесным и железнодорожным ведомством неоднократно случались конфликты, поскольку сталкивались регламентация и бюрократизм со стороны первого и государственная значимость – второго. Как правило, споры решались в пользу более влиятельного министерства путей сообщения.

Поставки лесоматериалов для нужд Транссиба стали важнейшим источником доходов лесного ведомства и послужили стимулом к механизации отрасли, хотя этот процесс и не получил значительных масштабов. В некоторой степени этому препятствовала конкуренция со стороны частных подрядчиков, зачастую перехватывавших у казны выгодные контракты с железнодорожным ведомством. Однако главная причина заключалась в том, что нужды одного только Транссиба не могли способствовать широкому развитию лесной промышленности, поэтому основные заготовительные работы велись вручную, путем привлечения рабочей силы крестьян и переселенцев. Лесопильные заводы были малочисленны и маломощны, поэтому их продукция проигрывала даже древесине из Европейской России. Следовательно, Сибирская железная дорога стимулировала проникновение капиталистических отношений в лесную отрасль, но ни в коем случае не могла привести к их полному утверждению в Сибири.

### Литература

1. ГАКК. Ф. 173, 401.
2. Очерк сибирского и среднеазиатского лесного дела // Сибирский торгово-промышленный ежегодник. 1914-1915. – Пг., 1915. – Отдел II. – С. 65–103.
3. В лесах Енисейской губернии. Вып. 1 / под ред. И.К. Окулича. – Красноярск: Тип. М.И. Абалакова, 1910. – 126 с.

4. Головачев Д.М. Сельское хозяйство крестьян Енисейской губернии и условия его развития. – Красноярск: Тип. Ал.Д. Жилина, 1903. – 42 с.
5. Горюшкин Л.М. Аграрные отношения в Сибири периода империализма (1900–1917 гг.) / отв. ред. И.Д. Ковальченко. – Новосибирск: Наука, 1976. – 343 с.
6. Григорьев В.Ю. Перемены в условиях экономической жизни населения Сибири. Енисейский край. – Красноярск: Енисей. губ. тип., 1904. – 106 с.
7. Журнал заседания Лесного Совета при Енисейском Управлении земледелия и государственных имуществ с 22 по 24 марта 1914 года. – Б.м., б.г. – 24 с.
8. Журнал съезда лесных чинов Енисейской губернии 1900 года. – Красноярск: Тип. Ал.Д. Жилина, 1900. – 41 с.
9. Журналы Лесного Совета при Управлении земледелия и государственных имуществ Енисейской губернии и Сопещения лесопромышленников за 1916 и 1917 год. – Красноярск: Тип. Н.Г. Титовский и Ко, 1917. – 174 с.
10. К проекту железнодорожной линии Ачинск – Енисейск (экономическая записка). – СПб.: Тип. МПС, 1914. – 79 с.
11. Козут М.Т. К вопросу об итогах поземельно-устроительной реформы царизма на государственных землях Сибири к 1917 г. // Аграрная политика царизма в Сибири в эпоху капитализма. – Омск, 1987. – С. 41–71.
12. Козут М.Т. Начальный этап поземельного устройства сибирских крестьян (1898–1906 гг.) // Аграрная политика царизма в Сибири. – Омск, 1989.
13. Ленин В.И. Значение переселенческого дела // Полное собрание сочинений. Т. 23. – М.: Изд-во полит. лит., 1973. – С. 103–109.
14. Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. Енисейская губерния. Т. 4. Вып. 4. – Иркутск, 1893.
15. Материалы по обследованию железных дорог. Вып. 69. Сибирская железная дорога. – СПб.: Тип. товарищества «Общественная польза», 1912. – 347 с.
16. Новакова К.Т. Сибирский железнодорожный пролетариат. – Красноярск, 1965. – 72 с.
17. Отчет красноярской городской управы за 1912 год. – Красноярск: Тип. М.И. Абалакова, 1913. – 328 с.
18. Отчет красноярской городской управы за 1915 год. – Красноярск: Тип. Н.Г. Титовского и Ко, 1917. – 294 с.
19. Памятная книжка Енисейской губернии на 1898 г. – Красноярск: Тип. Енисей. губ. управления, 1897.
20. Пантелеев В.И. Хозяйственные заготовки леса как форма предпринимательской деятельности Казны в лесной промышленности Сибири в конце XIX – начале XX в. // Промышленное развитие Сибири в XIX – начале XX вв. – Иркутск, 1989. – С. 63–81.
21. Пронин В.И. Сибирь в составе всероссийского и мирового рынков в начале XX в. (1897–1917 гг.): материалы к спецкурсу. – Новосибирск: Изд-во НГТУ, 1999. – 89 с.
22. Розинг С.Д. Леса и лесное хозяйство Приенисейского края. – Красноярск: Гос. типо-литография, 1926. – 16 с.
23. Статистический обзор Енисейской губернии за 1913 год. – Красноярск: Енисей. губ. тип., 1914.



УДК 94(470)

*Н.В. Гонина*

**ВЛИЯНИЕ УРБАНИЗАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ НА ДИНАМИКУ БРАЧНОСТИ И РАЗВОДИМОСТИ ГОРОДСКОГО НАСЕЛЕНИЯ В АНГАРО-ЕНИСЕЙСКОМ РЕГИОНЕ (БЕЗ НАЦИОНАЛЬНЫХ РАЙОНОВ) в 1959–1989 гг.**

*В статье на основании данных всесоюзных переписей населения 1959, 1970 и 1989 гг. исследуется динамика брачности и разводимости городского населения в Ангаро-Енисейском регионе. Проводится сравнение данных по Красноярскому краю, Иркутской области и РФ. Дается оценка влиянию урбанизации как одного из аспектов модернизации на брачное поведение населения.*

**Ключевые слова:** брак, брачность, развод, разводимость, население, город, урбанизация, Красноярский край, Иркутская область, Ангаро-Енисейский регион.