

УДК 63.3 (2)52(2P54)

Л.В. КАЛЬМИНА

ББК 94(47)(571.5)

**МЕХАНИЗАЦИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ЗАБАЙКАЛЬЕ  
НА РУБЕЖЕ XIX–XX вв.:  
ЗАПЛАНИРОВАННОЕ ОТСТАВАНИЕ\***

В статье анализируются причины отставания механизации промышленного производства Забайкалья на рубеже XIX–XX вв.

**Ключевые слова:** промышленный подъем, промышленное производство, механизация производства, техническое перевооружение, экономическая модернизация.

L.V. KALMINA

**MECHANIZATION OF INDUSTRY IN TRANSBAIKAL  
REGION, THE BOUNDARY OF XIX–XX CENTURY:  
PRE-DETERMINED LAG**

The article dwells upon the region, its industry being lagged behind for some reasons at the boundary of XIX–XX centuries.

**Keywords:** industrial growth, industrial production, the mechanization of industry, technical reequipment, economic modernization.

Относительно сроков российского промышленного подъема отечественные историки до конца еще не определились. Хронологический «разброс» довольно широк: от 1880-х гг., когда «уже произошло техническое перевооружение основных отраслей промышленности» и «ручной труд успешно вытеснялся машинным» [2, с. 59] до начала 1890-х гг., когда промышленный подъем в России только начался, отличаясь в первую очередь ускоренными темпами развития тяжелой промышленности [20, с. 18]. Не беремся выступать здесь в качестве арбитра, да и не ставим перед собой такую цель. Можем только с полной уверенностью утверждать, что Забайкалье заметно отстало даже от самых пессимистических сроков. В указанный временной период регион только приближался — чтоб не сказать «подбирался» — к механизации некоторых производств, которая была обязательной структурной составляющей промышленного переворота.

Наиболее серьезное внимание развитию Сибири стало уделяться в самом конце XIX — начале XX вв., когда российское правительство возглавляли известные «государственники» С.Ю. Витте, П.А. Столыпин.

---

\* Исследование проведено в рамках Программы фундаментальных исследований Президиума РАН, проект № 33.2.2. «Экономическая модернизация Западного Забайкалья (1880–1930-е гг.)».

По их инициативе происходила разработка и реализация крупных государственных проектов социально-экономического развития, одним из крупнейших из которых стало строительство Транссибирской магистрали. Предполагалось, что магистраль стимулирует экономическую жизнь восточных регионов, даст начало развитию так называемых «вспомогательных производств» — промышленных предприятий, необходимых для сооружения, эксплуатации и ремонта железнодорожной линии, чугунно-плавильного и сталелитейного производств, а также изготовления цемента, добычи минералов, в особенности каменного угля [18, с. 38]. В числе территорий, где предполагалось создание новых заводов в рамках российского промышленного переворота, значилась и Восточная Сибирь. (Роль Забайкалья конкретно не оговаривалась, но, учитывая ее минерально-сырьевой потенциал, подразумевалась).

Степень механической оснащённости предприятий фигурировала в уездных отчетах о развитии промышленности уже в 1880-е гг., хотя официально владельцев промышленных предприятий обязали отчитываться об имеющихся на заводе машинах и числе мастеров, овладевших новыми технологиями промышленного производства, циркулярным письмом Департамента Торговли и Мануфактур от 7 июня 1895 г. [3, д. 10847, л. 64]. Однако подавляющему большинству фабрик рапортовать было не о чем: строка «улучшений по фабрике в течение года не было» присутствовала в большей доле отчетов [3, д. 9131, л. 23, 24]. Наиболее модернизированными были мукомольные и винокуренные заводы, проводившие «усовершенствование фабрики в техническом отношении» «постепенно по новейшим приспособлениям». Для кожевенных предприятий, которые численно преобладали практически в любом уезде, «новейшим приспособлением» служила конная дуботолка [3, д. 9131, л. 20, 29–30; 3, д. 17037, л. 84, 85, 89]. В январе 1897 г. Забайкальский областной механик докладывал военному губернатору, что из 171 зарегистрированного промышленного заведения, имеющего ремесленный и фабрично-заводской характер, много таких, которые по своей незначительной производительности даже не войдут в сферу статистических исследований, потому что в соответствии с циркуляром министра финансов от 7 июня 1895 г. в ведомость о промышленных заведениях включаются только предприятия, на которых трудится не менее 15 рабочих и имеющие паровой котел, паровую машину «или другие механические двигатели и машины или заводские и фабричные устройства» [3, д. 14942, л. 4]. Приамурский генерал-губернатор Н. Гродеков, проехав в 1899 г. с инспекционной поездкой Забайкальскую область, остался удручен степенью ее развития. По его мнению, регион далеко отстал «на пути культурного самосовершенствования и развития не только от Европы, но даже и от ближайшего своего соседа — Приамурья». Указав на «первобытное» состояние «главнейших факторов экономической

жизни» Забайкалья — скотоводства и сельского хозяйства, — он в скобках заметил: «...о фабрично-заводской промышленности я пока и не говорю, ибо она почти отсутствует в Забайкалье [3, д. 10847, л. 64].

Хотя по официальной статистике рост численности промышленных рабочих и увеличение объема выпускаемой продукции в забайкальских городах были заметны (всего за три года с 1901 по 1904 гг. эти показатели в Верхнеудинске — неформальном центре Западного Забайкалья — выросли почти втрое), сами по себе эти цифры не служат показателем промышленного подъема в регионе [4, д. 1681, л. 41; д. 2745, л. 50]. К тому же рост числа промышленных предприятий области на рубеже XIX–XX вв. не столько служил показателем развития промышленности, сколько исправлял огрехи слабого учета.

Некоторое оживление в промышленности не внесло существенных изменений в организацию производства на фабриках: в большинстве своем они оставались примитивно оснащенными кустарными мастерскими с низкой производительностью, которые назвать «фабриками» можно лишь с изрядной долей условности. Машинное производство внедрялось медленно, и охватывало небольшую часть предприятий. Даже Петровский чугунно-литейный и железоделательный завод, принадлежавший Кабинету и впоследствии сданный в аренду частной компании, в 1909 г. прекратил работу с большими убытками, причину которых современники видели в устарелом оборудовании [17, с. 268]. Такая же ситуация была характерна и для более крупных городов Восточной Сибири. Хотя за 20 лет, начиная с конца 1890-х гг., количество фабрично-заводских предприятий в Красноярске увеличилось примерно в 5 раз, а в Иркутске — в 6,4 раза, большинство из них имело ярко выраженный кустарный характер [5, с. 139].

Слабая техническая оснащенность забайкальских фабрик объясняется, прежде всего, недостатком инвестиций — эта причина лежит на поверхности. Однако следует указать еще на одну немаловажную причину: отсутствие подготовленных людей, которые могли бы обслуживать внедряемые в производство механизмы. В материалах для Всеподданнейшего годового отчета за 1893 г. военный губернатор Забайкальской области Е.О. Мациевский указывал, что «вследствие применения пара [...] на фабриках и заводах явилась в области потребность хотя в одном механике для командировок, ибо во всей области нет ни одного лица, которое по своей специальности могло бы следить за исправностью паровых двигателей». За неимением такового всем обращающимся с требованием механика приходилось просто отказывать [3, д. 3354, л. 38].

Появление областного механика в 1895 г. ситуацию изменило мало. В его обязанности, с которыми он, кстати, справлялся неплохо, входил, прежде всего, учет промышленных предприятий. Статистика сразу показала «рост» числа заводов, на деле функционировавших

и ранее, но о существовании которых до этого никто не подозревал [16, с. 319]. Механики на предприятиях и вовсе были «штучным товаром». Если кого-либо из них командировали для освидетельствования новых паровых котлов на том или ином предприятии, сразу вставала проблема замены: на собственном заводе, как правило, не было специалиста, которому можно было передать управление технической частью [3, д. 13295, л. 111, 117].

Причину слабого развития частной фабрично-заводской промышленности, базирующейся на наемном труде, современники видели в золотодобыче, отвлекающей на себя большую часть свободных капиталов. (Имелось еще множество причин, которые мы оставляем за кадром, — от узости местного рынка до нестабильности развития сельского хозяйства, продукция которого служила сырьем для обрабатывающей промышленности). Даже в 1890-е гг. число приисков росло значительно быстрее, чем фабрик и заводов [15, с. 256]. Однако в техническом отношении золотодобыча — лидер забайкальской экономики — недалеко ушла от фабричной промышленности. В начале XX в. она по-прежнему представляла собой примитивное кустарное производство с использованием мускульной силы. Таким неприятным способом золото промывалось на 85 % забайкальских приисков [10, с. 17].

Механизация процесса золотодобычи в Забайкалье задерживалась, прежде всего, в силу отдаленности от заводов европейской России, выпускавших оборудование для золотых промыслов, и отсутствия местных предприятий, которые могли бы выполнить подобные заказы. Второй причиной стал тот факт, что успех золотопромышленности в наибольшей степени зависел от содержания золота в песках, поэтому владельцы приисков не желали рисковать большими капиталами для реконструкции производства. К тому же техническое совершенствование золотодобычи при всем желании было не под силу новым хозяевам приисков — мелким и средним предпринимателям из числа бывших приисковых служащих, пришедшим на смену золотопромышленным компаниям, которые раздробили и продали свои прииски после выработки верхних золотосодержащих площадей. Гораздо проще для владельцев было сдать золотосодержащие участки в аренду старателям-золотникам (т.е. получающим плату с каждого добытого золотника) и продолжать получать прибыль, освободив себя от всяких забот о модернизации производства. В Восточной Сибири даже в 1911–1913 гг. на долю старательских и золотничных работ приходилось 64,2 % золоторазработок — выше, чем в целом по России, где уровень добычи золота старательским способом тоже был достаточно высок — около 59,8 % [16, с. 119]. В отличие от формы отчетности фабрично-заводской промышленности, предусматривавшей обязательное указание на присутствие на производстве элементов его механизации, в отчетах о состоянии частных золотых приисков уровень

механизации работ не указывался — только объемы добычи и число разрабатывавшихся приисков [4, л. 96].

В течение долгого времени технология золотодобычи оставалась практически неизменной, совершенствуя только промывку золотоносного песка. Лишь в начале XX в. стартовали опыты по механизации процесса. Первая в Забайкалье самодельная драга на деревянном понтоне заработала в 1900 г. на Иоанно-Кронштадском прииске «Мензинского товарищества» в Верхнеудинском округе. В 1909 г. на Николаевском прииске Х.Р. Новомейской и Королонских приисках Я.Д. Фризера был впервые применен гидравлический способ. За один 1910 г. гидравлическим способом Фризер добыл более 16 пудов золота, что составило больше половины его общей добычи в Баргузинском округе. В этом же году гидравлические установки действовали на Еленинском прииске по Витиму и Ивановском по Витимкану. В Баргузинском округе первая драга, привезенная из Лондона, была установлена на прииске А. Новомейского на Ципикане [11, с. 70; 12, с. 134; 5, с. 61; 7, с. 80]. Однако технического переворота в отрасли не произошло, так как механизация одной операции давала лишь 6-8 % роста производительности труда [6, с. 40]. К тому же модернизация единичных приисков состоятельных владельцев и крупных золотопромышленных компаний обеспечила лишь незначительную часть производственного процесса. Даже в 1900–1911 гг. в Западном Забайкалье только три прииска из 95 (3,2 %) использовали новейшие способы добычи. В Восточном, хоть этот процент превышал указанную цифру вдвое, он был все равно незначителен [11, с. 71]. В 1907 г. на 335 приисках Забайкалья работало всего восемь паровых котлов, одна драга и один паровой насос [1, с. 31].

Прокладка Сибирской железной дороги и изданный правительством закон о беспошлинном ввозе техники в Россию во много раз удешевили перевозку оборудования. Однако забайкальские золотопромышленники мало этим пользовались по вышеуказанным причинам: отсутствие крупных капиталов, необходимых для технического перевооружения производства, и низкий образовательный уровень владельцев приисков, предпочитавших перемещение на восток по мере их истощения. Приглашение специалистов по горному делу практиковалось лишь немногими крупными компаниями. Интенсивная механизация добычи россыпного золота драгами и гидромониторами, разработка золота шахтным способом на миллионные кредиты Государственного банка, практиковавшаяся в Томской и Иркутской горных областях, обошла Забайкалье стороной [6, с. 45].

Транссибирская магистраль, крупнейшее событие промышленной революции в Сибири, оказала противоречивое влияние на экономику региона. Быстрый рост получили лишь те отрасли, которые не создавали конкуренции европейской России и углубляли специализацию края как

сырьевого прироста: по переработке сельхозсырья (мукомольная, кожевенная) и по производству строительных материалов (цементная, кирпичная и лесопильная). В тех отраслях, которые содействовали бы формированию промышленного комплекса, Забайкалье проиграло конкурентную борьбу не только европейской России, но и другим районам Сибири. С проведением железной дороги сюда хлынул поток товаров более дешевых, чем могла предложить местная промышленность. Metallургические заводы у Байкала, выполняя заказы железной дороги, первоначально заметно увеличили производительность, но затем зачали, не имея возможности конкурировать с более дешевым уральским металлом. Тенденция снижения производства в Забайкальской области проявилась уже в 1900 г., когда железная дорога только начала действовать: сумма производства местной промышленности уменьшилась на 615 667 р. [9, с. 9].

Мало способствуя индустриализации в регионе, сама железная дорога с самого начала развивалась как крупное механизированное производство, притягивая к себе население: уже в 1909 г. на железной дороге работало больше трети населения Верхнеудинска [4, д. 2720, л. 48–49, 51–52]. Имея постоянную потребность в угле и цементе, железная дорога способствовала развитию отраслей, работавших на ее потребности. Угольные копи региона, получившие устойчивый рынок сбыта, сразу развивались как крупные капиталистические предприятия. В начале XX в. каменноугольная промышленность была одной из наиболее развитых отраслей в области. Однако она обслуживала практически одну железную дорогу, которая и дала стимул для ее развития: на нужды магистрали даже во втором десятилетии XX в. уходило до 90 % всего добытого в Забайкалье угля [6, с. 134]. На нее работали цементная и лесопильная промышленность, получив возможность сравнительно дешевой и надежной доставки оборудования для собственно технического перевооружения. Экономика региона не могла выйти из порочного круга, развиваясь почти исключительно для снабжения железной дороги, которая стимулировала только нужные ей производства. Будучи, по сути, единственным крупным механизированным предприятием Забайкалья, магистраль оставалась коммерчески убыточным проектом и существовала за счет казны.

Таким образом, хотя в Сибири на рубеже XIX–XX вв. обнаруживаются признаки промышленной революции [6, с. 47], говорить о решающих шагах в механизации промышленности относительно Забайкальского региона в этот период было бы преждевременным. Единичные опыты технического перевооружения производства в добывающей и главных отраслях обрабатывающей промышленности — винокурении и мукомольной — не «тянут» на полномасштабную механизацию.

Причины отставания механизации забайкальской промышленности видятся нам в следующем:

1. На рубеже XIX–XX вв. регион еще не исчерпал свой экстенсивный потенциал, обладая солидной сырьевой базой, которая обеспечивала ему более или менее сносное существование без дополнительных затрат на модернизацию производства.

2. Транссибирская магистраль, втянув Забайкалье в общероссийскую экономическую орбиту, в то же время по-своему распределила между регионами экономические роли, отведя главную Уралу и отодвинув на задний план даже те немногие забайкальские производства, которые теоретически имели перспективу развития.

3. Забайкальские капиталисты за редким исключением отличались узостью мышления: сиюминутный денежный интерес для них был предпочтительнее даже самых заманчивых перспектив, для достижения которых требовались денежные вложения (особенно это заметно в золотодобыче). К тому же внедрение новой техники требовало определенного уровня образования владельца предприятия и его служащих, которого они в большинстве своем не имели. Поэтому опыты по внедрению передовых на тот момент технологий были единичными. Забайкалье в исследуемые хронологические рамки оставалось окраинной территорией с сдерживающей ролью в модернизации экономики и социальной сферы [19, с. 16].

Отставание региона в модернизации производства фактически было заложено в планы самодержавия, на этом временном отрезке привычно использовавшем Забайкалье в качестве сырьевой базы и рынка сбыта товаров, произведенных в европейской России. Неудачно окончившаяся русско-японская война, наглядно продемонстрировавшая слабость экономического развития восточных рубежей империи, расставила иные акценты в назначении региона, превратившиеся в политические установки и тем способствовавшие активизации его хозяйственной жизни. Добывающая промышленность в Забайкалье стала функционировать как крупное капиталистическое производство с достаточно высоким уровнем механизации. Богатая минерально-сырьевая база послужила основой для перспективных проектов создания крупных промышленных предприятий перерабатывающей промышленности.

### **Список использованной литературы и источников**

1. Берсенев Л. Ф. Экономическое развитие Забайкалья в период между двумя революциями (июнь 1907 — февраль 1917 гг.) / Л. Ф. Берсенев // История экономического развития Забайкалья в конце XIX — начале XX вв. Забайкальский краеведческий ежегодник. — Чита, 1972. — С. 29–41.

2. Братченко Т. М. От протоиндустриализации к раннеиндустриальной модернизации дореволюционной России / Т. М. Братченко, А. С. Сенявский // Модернизационные парадигмы в экономической истории России: материалы Всерос. науч. конф., г. Саранск, 20–21 июня 2007 г. / МГУ им. Н.П. Огарева; отв. ред. Н. М. Арсентьев. — Саранск: Изд. Центр Историко-социол. ин-та им. Н. П. Огарева, 2007. — С. 50–65.

3. Государственный архив Забайкальского края. Ф. 1(о). Оп. 1.
4. Государственный архив Республики Бурятия. Ф. 10. Оп. 1.
5. Дружинина А. В. Промышленная структура и занятость населения губернских городов Восточной Сибири в конце XIX — начале XX вв. / А. В. Дружинина // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2001. — Иркутск : изд-во ИГЭА, 2001. — С. 138–141.
6. Зиновьев В. П. Особенности становления индустриального общества в Сибири в XIX — начале XX вв. / В. П. Зиновьев // Проблемы истории, историографии и источниковедения России XIII–XX в. — Томск : Дельтаплан, 2003. — С. 35–48.
7. Кальмина Л. В. Еврейская община в Западном Забайкалье (60-е гг. XIX в. — февраль 1917 г.) / Л. В. Кальмина, Л. В. Курас. — Улан-Удэ : Изд-во БНЦ СО РАН, 1999. — 170 с.
8. Лысков В. М. История и состояние старательской добычи в Восточной Сибири / В. М. Лысков // Иркутский историко-экономический ежегодник: 1999. — Иркутск : Изд-во ИГЭА, 1999. — С. 118–122.
9. Обзор Забайкальской области за 1900 год. — Чита : Типография Забайкальского Областного Правления, 1901.
10. Овсянникова Н. Д. Развитие золотопромышленности Восточной Сибири в эпоху капитализма (1861–1914 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук / Н. Д. Овсянникова. — Иркутск, 1964. — 25 с.
11. Патронова А. Г. Особенности развития золотопромышленности в Забайкалье в конце XIX — начале XX в. / А. Г. Патронова // История экономического развития Забайкалья в конце XIX — начале XX вв. Забайкальский краеведческий ежегодник. — Чита, 1972. — С. 57–76.
12. Раднаев Б. Э. Развитие промышленности Забайкалья в период капитализма / Б. Э. Раднаев // Бурятия XVII — начала XX вв. Экономика и социально-культурные процессы. — Новосибирск : Наука, 1989. — С. 132–144.
13. Раднаев Б. Э. Формирование рабочего класса в золотодобывающей промышленности Забайкалья конца XIX — начала XX вв. / Б. Э. Раднаев // Социально-экономическое развитие Бурятии XVII — начало XX вв. — Новосибирск : Наука, Сиб. отд-ние, 1987. — С. 57–71.
14. Санжиева Т. Е. Промышленность Западного Забайкалья накануне Первой мировой войны / Т. Е. Санжиева // Народы Внутренней Азии: этносоциальные процессы в геополитической и цивилизационной динамике: материалы междунар. науч. конф. — Улан-Удэ : Изд-во БГУ, 2006. — С. 133–136.
15. Сибирский торгово-промышленный календарь на 1896 г. — Томск : Типо-литография П. И. Макушина, 1896. — 232 с.
16. Сибирский торгово-промышленный и справочный на 1898 г. календарь. — Томск : Изд-во П. И. Макушин, 1898. — 897 с.
17. Солдатов В. Железнодорожные поселки по Забайкальской линии. Статистическое описание и материалы по переписи 1910 г. / В. Солдатов. — СПб., 1912. — Вып. II. — Т. V, ч. 1.
18. Тимошенко А. И. Проекты социально-экономического развития Сибири в XX в.: концептуальные основания / А. И. Тимошенко // Хозяйственное освоение Сибири в контексте отечественной и мировой истории : сб. науч. тр. / отв. ред. чл.-корр. РАН В. А. Ламин. — Новосибирск : НГУ, 2005. — С. 37–46.
19. Щеглова Т. К. Ярмарочная торговля в северных регионах Западной Сибири (Тобольская губерния) / Т. К. Щеглова // Проблемы экономической и социаль-



ной истории Сибири XVIII — начало XX вв. : сб. науч. ст. — Омск : Изд-во ОмГПУ, 2003. — Вып. 4. — С. 4–20.

20. Юрьев В. М. Имперская модернизация России середины XIX и начала XX вв. (к 150-летию отмены крепостного права): эссе / В. М. Юрьев. — Тамбов : Изд-во ТРОО «Бизнес-Наука-Общество», 2011.

### Информация об авторе

*Кальмина Лилия Владимировна* — доктор исторических наук, доцент, ведущий научный сотрудник отдела истории, этнологии и социологии, Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6, e-mail: kalminal@gmail.com.

### Author

Kalmina Lilia V. — Doctor of Historical Sciences, Associate Professor, Leading Scientific Researcher, History, Ethnology and Sociology Department, Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences, 6, Sakhyanova st., Ulan-Ude, 670047, e-mail: kalminal@gmail.com.

УДК 622.32(571.12-17)(09)

**В. П. КАРПОВ**

ББК 63.3(2)614

## НЕФТЕГАЗОВАЯ СИБИРИАДА: ГЕРОИЧЕСКАЯ ДРАМА В ДВУХ ЧАСТЯХ С ПРОЛОГОМ И ЭПИЛОГОМ

В статье рассмотрена роль уникальных сибирских месторождений в социально-экономическом развитии государства. Показано взаимовлияние политических и экономических процессов в Западно-Сибирском нефтегазовом регионе и в СССР.

**Ключевые слова:** Тюмень, Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс, политика, экономика, наука.

**V. P. KARPOV**

## OIL AND GAS OF SIBERIA: HEROIC DRAMA IN TWO PARTS, WITH A PROLOGUE AND EPILOGUE

The article analyses the role of the unique oil and gas siberian fields in social and economic development of the State. Relationship of political and economical processes in the West Siberian oil-and-gas region and in the USSR is demonstrated.

**Keywords:** Tyumen, The West Siberian oil-and-gas complex, politics, economics, science.

Героики создания Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК) отмечали как лидеры государства [4, с. 38; 18, с. 12], так и непосредственные организаторы тюменского подвига [22, с. 169; 25, с. 585].