

ления истины, причем группировка сведений дает следующую картину: Китайских войск находится в Сахаляне около 500 пеших и 40 конных чел., в Айгуне и окрестностях около 1 000 пеших и 50 конных человек, в деревне Сухоно до 300 пеших и конных и далее до Цицикара, по деревням до 1 000 чел. У Цицикара, якобы, расположено 10 000 чел. пехоты с пятью большого калибра орудиями и 24 орудиями полевой артиллерии, здесь же имеются склады боеприпасов и провианта. Кроме того, около Мохо, в ноябре месяце усиление на 1 000 чел. при орудии (*Там же. Л. 15*).

Китайская пехота, — подчеркивал представитель спецслужб царской России, — вооружена винтовками германского образца. Одновременно ко мне поступили сведения, что один из служащих фирмы Кунст и Альберс во Владивостоке является офицером Генерального штаба Германии, хорошо владеет китайским языком, который совершенствовал в Приамурском военном округе, он же в ноябре месяце въезжал в Цицикар, где имел свидание с 12 китайцами, обучавшимися ранее в технологическом институте в Германии, из которых 8 китайцев, под видом торговцев разъехались с товаром по дальневосточным городам, от Иркутска до Хабаровска включительно, а германский офицер вернулся с 4 китайцами во Владивосток, где будто бы находятся до настоящего времени. Все эти лица занимаются шпионством в пользу Германии. По тем же сведениям в Тяньцзине имеется орудийный завод, под руководством германского генерала, где вырабатываются снаряды со сжатым воздухом газом. По данным полученным сведениям, враждебное отношение китайцев к России можно предполагать только со стороны реакционеров, не разделяющих политику Юань-шикая и предполагать об открытии военных действий со стороны Китая нет оснований» (*Там же. Л. 15 об.*).

Таким образом, вопрос о вступлении Китая в войну на стороне Германии был снят к январю 1915 г. В то же время российские власти беспокоил германский шпионаж на востоке России с участием китайцев-агентов.

С.А. СЁМИНА

ДЕРЕВООБРАБАТЫВАЮЩИЕ ПРОМЫСЛЫ ИРКУТСКОЙ ГУБЕРНИИ В КОНЦЕ XIX В.

Промысловая деятельность издавна играла огромную роль в социально-экономической жизни Иркутской губернии. Самостоятельные промысловые и кустарные производства были практически в любом населенном пункте.

Промысловая деятельность была наиболее развита в районах, богатых лесными массивами и водными ресурсами. Киренский округ славился пушниной и лесными промыслами. Расположение Нижнеудинс-

кого и Верхоленского округов на транспортных трактах способствовало развитию извозного промысла. Сложности транспортировки на дальние расстояния в Верхоленском округе привели к доминированию таких промыслов, как сплав и постройка сплавных судов.

Также обилие лесных массивов в Иркутской губернии способствовало развитию таких кустарных промыслов, как бондарный, экипажный, корзиночный, лодкостроительный, судовой, мебельный, дегтярный, смолокуренный, угольный и т.п. Наиболее лесным районом губернии являлась Тагинская волость Балаганского уезда — центр смоло-скипидарного производства, технология которого была привезена сюда переселенцами. Позднее, в середине 1920-х гг., здесь возникла переселенческая партия, сыгравшая важную роль в кооперировании данного производства, район лидировал по количеству смоло-скипидарных артелей — более десяти (ГАИО. Ф. р-312. Оп. 1. Д. 191. Л. 9). Обилием лесных массивов также отличалась Оекская волость, где особенно широкое развитие получил бондарный промысел.

По размерам деятельности и количеству вовлеченных лиц производство этой группы носило мелкопромышленный и массовый характер. К примеру, в лесных промыслах (углежжение, плотничество и заготовка дров) в трех округах Иркутской губернии было занято 5 885 чел. (около 10% от всех работников мужского пола губернии), из них всего 133 наемных работника, что говорит о незначительных размерах данного вида производства (*Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. М., 1890. Т. II. Вып. 4. С. 336*). Лишь в плотничестве встречались предприниматели, использующие в хозяйстве наемный труд. В основном это были подрядчики на постройку жилых зданий. В углежжении более продуктивной была артельная форма организации труда. Состав артели — от 2 до 10 чел., причем работники действовали по простой договоренности, не заключая между собой никаких письменных договоров. Распространен этот промысел был в селах: Тунка, Оёк, Мальта, Братское и др. Лесными промыслами можно было заниматься в свободное от сельскохозяйственных работ время.

Производственный характер деревообработка носила в бондарном, экипажном, колесном и судостроительном кустарных промыслах. Время возникновения бондарного производства (изготовление деревянной посуды) в Иркутской губернии — середина XVIII в. Широкое развитие оно получило в местах рыбного промысла и в районах со значительным городским населением. Наличие его отмечается в трех округах Иркутской губернии — в Киренском, Нижнеудинском и Иркутском. Изготавливали бондари ушаты, кадушки, ванны, квашенки, лагуны. В с. Никольском Оёкской волости Иркутского уезда до 50% дворов было занято в бондарном промысле (*Промыслы Иркутской губернии: (Материалы для*

описания существующих в Иркутской губернии промыслов ремесленно-кустарного характера). Иркутск, 1914. С. 3).

Некоторые бондари Иркутской губернии, работая по заказу винных заводчиков, сбывали изготовленные бочки только им. Кустари, связанные обязательствами и получавшие деньги под заказ, отрывались от рынка. Боясь потерять постоянного заказчика, они не решались продавать товар на рынке, даже если цены там были значительно выше.

Большим спросом у местного населения пользовалась продукция кустарных промыслов по производству транспортных средств. Экипажный (производство телег, бричек, саней и пр.) и колесный кустарные промыслы одни из немногих отличались динамическим развитием. Развитие их отмечалось во всех округах губернии, особенно в Иркутском и Нижнеудинском, расположенных на волоках между Ангарой и Леной; и на ряде гужевых трактов, идущих от железнодорожной магистрали — здесь количество занятых в этом производстве лиц доходило до 85% трудоспособного населения. Одно из мест сосредоточения экипажного производства находилось в д. Бургаз Куядской волости Иркутского уезда — половина из 150 дворов (*Промыслы Иркутской губернии... С. 44*).

Кустари Иркутской губернии транспортными средствами обеспечивали извозный промысел. В Киренском округе, где перевозка грузов осуществлялась преимущественно сплавом, этот промысел не имел широкого развития.

Особенно остро ощущалась потребность в производстве транспортных средств в районах, отрезанных от центральной части губернии огромными таежными пространствами или водными преградами. Такими районами являлись Верхоленский и Киренский округа. Слабая производственная база Ленского края вызывала необходимость постоянного ввоза продуктов и материалов (других путей сообщения кроме сплава не было), обуславливала наиболее широкое развитие судостроения, а именно постройку сплавных судов. Насколько данный промысел имел существенное значение в крае, говорит табл. 1 (*Табл. сост. по: Материалы по исследованию... Т. II. Вып. 4. Приложение. С. 44–45; М., 1892. Т. II. Вып. 6. С. 235*).

Таблица 1

Количество занятых в сплаве и судостроении Иркутской губернии в конце XIX в., чел.

Округ	Иркутский	Балаганский	Верхоленский	Всего
Количество работников мужского пола	38	3	694	745

Из охваченных обследованием округов его наличие было отмечено в трех из них. В Иркутском и Балаганском округах постройка сплавных судов носила единичный характер и была развита лишь в волостях, где сплав имел местное значение. Наиболее сосредоточена постройка

сплавных судов была в Верхоленском округе — в двух районах: в верховьях р. Лены (Тутурская, Верхоленская, Илгинская волости) и в притоке р. Киренги (Бирюльская волость и Качугская с пристанью в с. Качуг).

В Верхоленском округе этим промыслом занималось в основном местное население — старожилы (36,9% всего населения округа). Много вовлеченных в судостроение был среди новоселов — около 30% (*Материалы по исследованию... Т. II. Вып. 6. С. 235*). По отношению ко всему работоспособному контингенту в округе судостроением было занято 35% человек, и около 57% промыслового населения. Об этом говорят данные табл. 2 (*Там же*).

Таблица 2

Количество лиц, занятых в судостроении Верхоленского округа в конце XIX в., %

	<i>Качугская волость</i>	<i>Тутурская волость</i>	<i>Илгинская волость</i>	<i>Верхоленская волость</i>	<i>Всего</i>
Занято судостроением к общему количеству работников	50,0	40,4	28,7	21,4	35,1
Занято судостроением к общему числу промыслового населения	73,9	64,6	59,4	29,3	56,8

Как показывают материалы табл. 2, наибольшее распространение постройка сплавных судов получила в Качугской волости, где находилась первая в верховьях Лены пристань. Наименее развит этот промысел был в Верхоленской волости, где население в основном было занято извозом, сплавом и охотой. Несмотря на большое распространение этого промысла, для некоторых районов он являлся подсобным наряду с главным занятием в сельском хозяйстве, за исключением тунгусских селений, где судостроение и пушной промысел были главным, а земледелие — побочным занятием.

Единственной формой организации труда в судостроении являлась артель, которая состояла либо из родственников, либо из разных семей и соседей, на условиях разделения издержек и доходов производства. Артель заключала договор с торговцами, а исполнение его гарантировалось взаимной круговой порукой всех членов артели. Для построения небольших судов — карбазов использовались артели из 2–3 чел. Постройка сплавных судов велась исключительно по заказам. Заказчиками являлись разбогатевшие скупщики хлеба из местных крестьян. Разные виды паузков и карбазов заказывали иркутские купцы, ведущие торговлю с Ленским краем и занимавшиеся доставкой грузов для золотых приисков.

Строились суда двух типов: карбазы и паузки. Первые отличались отсутствием крыши; паузки в зависимости от назначения подразделялись на: *проходные*, предназначенные для сплава товаров и хлеба; *хлебные* — для сплава исключительно хлеба со специальными отсе-

ками; *торговые*, имевшие специальные комнаты для служащих; *кладовые*, которые являлись подсобными для торговых паузков во время плавучих ярмарок по Лене. Перед Первой Мировой войной стали строить кулиги и утюги. Кулига — это судно с плотным остовом в подводной части и легкой надстройкой над водой, а утюг — полкулиги.

Наиболее широкое распространение постройка сплавных грузов получила в дореволюционное время. В 1910 г. было построено 943 судна против 264 в 1889 г. (*Черных А.В. Ленская сплавная ярмарка и задачи экономической политики в Приленском крае // Сб. трудов ирк. гос. ун-та. Вып.Х. Факультет права и местного хозяйства. Иркутск, 1926. С.198*). Следовательно, развитие судостроения в таком отдаленном регионе Иркутской губернии, как Ленский край, являлось важной составляющей жизнедеятельности данного района.

Таким образом, в экономической жизни Иркутской губернии важное место занимали деревообрабатывающие промыслы, которые обеспечивали необходимые хозяйственно-бытовые потребности населения. Отдельным аспектом рассмотрения роли деревообработки являются народные художественные промыслы, связанные с резьбой по дереву, изготовлению и росписью деревянной мебели и посуды и т.д. Это направление может служить темой для следующего научного рассмотрения.

**В.В. СИНИЧЕНКО
А.И. КОРОБЧЕНКО**

ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРАВА ИНОСТРАНЦЕВ НА ВОСТОКЕ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX—НАЧАЛЕ XX ВВ.

Отличия от общероссийского законодательства в регулировании предпринимательской деятельности иностранцев на Дальнем Востоке России существовали *в ряде отраслей экономики*. Особые правила, в частности, действовали в регионе в каботажном судоходстве. Согласно российскому законодательству (ст. 161 Устава торгового, изд. 1857 г.) каботажное судоходство в России составляло исключительное право российских подданных, иностранцы на протяжении всей второй половины XIX в. перевозили российские грузы (*АВПРИ. Ф. Китайский стол. Оп. 491 (1902–1915). Д. 2755. Л. 124об.*).

Российские власти не исполняли эти нормы законодательства, так как из-за отсутствия российских предпринимателей и судов в достаточном количестве точное исполнение закона привело бы к прекращению сообщения между населенными пунктами побережья и снабжения населения необходимыми товарами. Закон от 17 мая 1888 г. (вошедший в Свод Законов издания 1892 г. в качестве ст. 344 т. II) фактически разре-