

посмеет спрашивать подати. По словам современников, медальчики побросали землю и дома и скитаются по заводам. Они признают только одну подать – подушную, остальные решительно отказываются. Чтобы обезопасить себя от притязаний сборщиков податей, они запаслись медалями, вычеканенными царским правительством, в память освобождения крестьян от крепостной зависимости. Цена на эти медали поднялась в деревне до 25 рублей за штуку, и носили их на груди вместе с крестом<sup>930</sup>».

Данная формула в восприятии крестьян характерна для различных периодов русской истории, однако особенностью пореформенного периода явилась юридическая ликвидация власти одного промежуточного звена в лице помещиков. Вместе с тем помещик являл собой еще и препятствие на пути правильного, справедливого владения землей, убрав власть помещика над крестьянином, государство подготовило почву для ожиданий дальнейших действий – передачи помещичьей земли крестьянам. Получалось, что отмена крепостного права воспринималась как первый шаг на пути справедливого наделения землей крестьян.

В своей статье, посвященной проблеме собственности у русских крестьян О.Ю.Яшкин приходит к интересному выводу по поводу реформы 1861 г. о том, что «власть раздавала помещикам земли с крестьянами на основе одной правовой парадигмы, а освобождала крестьян от помещичьей «крепости» на основе другой, «цивилизованной»<sup>931</sup>. Столкновение этих двух парадигм наблюдается на протяжении всей российской истории, однако именно в пореформенный период вопрос о том, как смогут эти модели существовать друг с другом, которая станет основной, перерастает в вопрос о том насколько будут эффективны проводимые государством реформы. Более того, последняя проблема расширяется, как видно из приведенных примеров, до проблемы столкновения двух различных миров: мира, цивилизованного, который начинает жить по закону и разуму и мира, крестьянского, где во главу угла зачастую ставятся обычай и интуиция.

**А.И. Тимошенко**  
**Новосибирск**

### **УРАЛО-СИБИРСКИЙ РЕГИОН: ПРОЕКТЫ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.**

В последнее столетие ядром Российской Евразии все в большей степени становился Урало-Сибирский регион, в котором под влиянием промышленного развития происходили важнейшие на континенте социально-экономические и демографические процессы. Наиболее ярко они стали проявляться с конца XIX в., когда в стране в целом постепенно решились проблемы внутренней колонизации, в том числе и в направлении восточных территорий.

В результате внешнеполитических договоренностей оформились границы с соседними государствами. В 1850 – 1860 гг. по договорам с Китаем России отошел левый берег Амура и Уссурийский край. В образовавшейся Приморской области возник ряд русских городов: Благовещенск, Хабаровск, Николаевск, Владивосток, Никольск-Амурский, открылась возможность для будущего переселения русских земледельцев. Российская империя расширила свои границы и в Средней Азии. В 1867 г. было создано особое Туркестанское генерал-губернаторство. Граница России вплотную подошла к Афганистану, а с занятием Памира в 1885 г. – к границам Индии.

Россия стала мощной евразийской страной. В её истории и ранее наблюдались сдвиги на восток, происходившие более стремительно в трудные периоды государства, когда необходимо было укреплять политические позиции правителей. С конца XIX в. возникли новые причины этого движения. В мировых взаимоотношениях и связях

<sup>930</sup> Там же, с 110-111.

<sup>931</sup> Яшкин О.Ю. Собственность в менталитете русских крестьян.// Менталитет и аграрное развитие России (XIX-XX вв.). - М., 1996, с.99.

проявились тенденции силового противостояния не отдельных стран, а целых союзов, стремящихся к определенному равновесию, нарушение которого неумолимо вело к опасным напряжениям и войнам. В этой связи значительный интерес стали представлять экономико-географические и геополитические факторы развития государств. Мощь страны стала определяться не столько наличием территориального пространства для жизни людей, сколько содержанием на этих территориях природных богатств и ресурсов экономического роста.

Политическая сила государства начинала зависеть от того, в какой степени оно может быть самостоятельной экономической системой, позволяющей в любой момент опираться исключительно на собственные ресурсы и закономерности развития.

Эта мировая ситуация высоко поднимала роль восточных районов России, ресурсный потенциал которых позволял на долгие годы сохранять стране статус великой державы. Поэтому именно в этот период на самом высоком государственном уровне ставятся вопросы экономического освоения и заселения восточных районов России.

Наиболее четко и масштабно эта политическая концепция сформировалась в деятельности российского правительства, возглавляемом С.Ю.Витте, который лично очень высоко оценивал экономический и политический потенциал восточных районов страны. Он считал, что они, обладая значительными природными и экономическими ресурсами, могут в исторически короткие сроки стать развитыми индустриальными районами страны, форпостами для наступления на новые рынки сырья, и сбыта в азиатских странах бурно развивающейся русской индустрии, которая пока ещё не может серьезно конкурировать в Европе. Кроме того, в условиях экспансионистских настроений со стороны США, Японии, Китая и других восточных соседей Сибирь может служить военно-стратегическим плацдармом России на Дальнем Востоке.

В осуществлении таких намерений серьезным фактором оценивалось транспортное строительство, в частности железнодорожное. С.Ю.Витте отстаивал и обосновывал замысел осуществления транспортного строительства в малонаселенных районах, как перспективный, хотя и в первое время возможно убыточный. Он писал, что «прошло время, когда Россия военно-административными методами управляла своими обширными территориями. Сейчас необходимо их заселить и экономически осваивать. Причем, ориентация должна быть не в сторону запада, как прежде, а в сторону востока, в наиболее богатые ресурсами районы»<sup>922</sup>.

Действительно, железнодорожное строительство в сторону восточных районов России, начиная со второй половины XIX в., являлось мощным фактором их хозяйственного развития, а сооружение Транссиба определило экономический рост территории России вплоть до самых дальневосточных рубежей. В процессе строительства сибирской железной дороги постоянно рассматривались вопросы создания так называемых «вспомогательных производств» - промышленных предприятий, необходимых для сооружения, эксплуатации и ремонта железнодорожной линии, чугуноплавильного, железнодорожного и сталелитейного производства, а также предприятий по изготовлению цемента, добычи минералов, в особенности каменного угля. Планировались железодельательные и машиностроительные заводы в Сибири, но этим планам не суждено было осуществиться в полной мере во времена сооружения Транссиба. Основная масса металла и металлоизделий в этот период в России производилась в Европейской части страны и на Урале.

Масштабное железнодорожное строительство в конце XIX – начале XX вв. стимулировало промышленное производство на Урале. Он стал важнейшим центром по обеспечению восточных районов страны промышленными изделиями. В этот период и позже Урал можно рассматривать в качестве своеобразной стартовой площадки для индустриального освоения всей азиатской части государства.

<sup>922</sup> Витте С.Ю. Избранные воспоминания. М. 1991. С. 513.

В Сибири промышленный рост был связан в первую очередь с обслуживанием железной дороги и увеличением для её нужд добычи каменного угля. С 1895 по 1904 г. в Томской губернии добыча угля увеличилась в 14 раз, в Иркутской – в 35 раз. В целом фабрично-заводская промышленность Сибири и Дальнего востока в начале XX в. представлялась небольшими предприятиями различного плана. Индустриальные предприятия были крайне редки, обслуживали железнодорожный и водный транспорт, горнодобывающую промышленность, незначительно пищевую и сельское хозяйство.

С началом Первой мировой войны для восточных районов страны стали разрабатываться индустриальные проекты общегосударственного масштаба. Война потребовала тотальной милитаризации экономики, увеличения объема производства, значительных сырьевых и прочих материальных ресурсов в условиях резко сократившихся возможностей внешнеэкономических отношений. Районы Урала и Сибири рассматривались как тыловые, развитие производительных сил которых могло сыграть решающую роль в победе.

На Урале промышленные предприятия перешли к массовому выпуску военной продукции. Несмотря на незавершившуюся техническую реконструкцию многих заводов, начатую в предвоенные годы, уже в первые месяцы войны стали поставляться на фронт уральские артиллерийские орудия, снаряды, винтовки. К середине 1915 г. казенные заводы Урала смогли увеличить выполнение военных заказов в 2 – 4 раза. За полтора года войны они произвели <sup>933</sup> 5,5 млн. снарядов, что составляло 13% общероссийского производства.

В Сибири в годы Первой мировой войны не удалось в широких масштабах развернуть военную промышленность, но здесь по рекомендациям Военно-промышленного комитета и Комиссии по развитию производительных сил России, руководимой В.И.Вернадским, разрабатывались проекты создания крупных индустриальных производств. Самым известным проектом, трансформировавшемся позже в масштабную социально-экономическую программу, являлся план создания единого для Урала и Сибири промышленного комплекса, основанного на использовании богатейших уральских железорудных месторождений и каменного угля Кузбасса.

Эта идея впервые начала обсуждаться в конце XIX в., в связи с разворотом железнодорожного строительства, ускоряющемся из года в год ростом потребности в металле, в том числе и в самом Урало-Сибирском регионе. Предприниматели неоднократно высказывали предложения о создании на Урале и в Сибири новых и реконструкции старых металлургических предприятий, обмене ресурсами между ними.

Основные научные и проектные разработки по решению Урало-Кузнецкой проблемы осуществлены в Томске в 1914 – 1918 гг. Обществом Сибирских инженеров, главный интеллектуальный потенциал которого составляли выпускники и профессора Томского технологического института. Активное участие в работе над проектом принимали и уральские специалисты и ученые. В итоге Урало-Сибирский проект, который реализовывался в конце 1920 – 1930-е гг., представлялся следующим образом. Стержнем его являлось сооружение крупных металлургических заводов на Урале и в Кузнецком бассейне. В производственной структуре комплекса должны были находиться соответственно горнодобывающие, коксохимические, энергетические, транспортные и др. предприятия.

Технический проект, принятый Госпланом СССР в начале 1920-х гг. как перспективный, намечал строительство на Урале трех заводов с годовой производительностью до 50 млн. пудов. Первый из них планировался на Алапатьевском руднике со специализацией по прокату рельс, второй – близ знаменитой горы Магнитной с выпуском крупных видов металлоизделий – балок, швеллеров и т.п., третий – на Бакальском руднике, отличавшемся высоким качеством железной руды, для производства

<sup>933</sup> Урал в панораме XX века. Екатеринбург. 2000. С.106.

листового железа. В Кузбассе намечалось поострить Кузнецкий завод на Тельбеских рудах. Если уральские заводы в этом проекте должны были поставлять свою продукцию в Европейскую часть страны, то Кузнецкий ориентировался исключительно на сибирский рынок. Поэтому для него планировался расширенный ассортимент металлоизделий<sup>934</sup>.

В итоге реализация индустриальных проектов в восточных районах России, выдвигавшихся и разрабатывающихся в конце XIX – начале XX вв., заложила базовую основу их дальнейшего экономического развития. Индустриальный потенциал восточных районов в последнее столетие неоднократно подтверждал свою огромную значимость для благополучия страны.

**В.А. Трусов  
Первоуральск**

## **СЕМЬЯ ЗОТОВЫХ**

В уральской металлургии большой след в истории оставила семья Зотовых. Однако, как семейство Зотовых попало в Главное правление при Верх-Исетском заводе. Об этом ни чего нет ни в краеведческих, ни в исторических работах. А маршрут выглядит следующим образом: Тула – Невьянск – Уткинский завод (сейчас Новоутинский) – Верх-Исетский завод. Сделаем небольшую остановку в связи с работой Уткинского завода. От этого предприятия, как с трамплина, пошел взлет всей семьи Зотовых.

Уткинский чугуноплавильный и железоделательный завод построен казной в 1749 г. на основании распоряжения президента Берг-коллегии А. Ф. Томилова от 1746 г. на пустующей государственной земле. Строительством руководил член канцелярии Главного правления Сибирских и Казанских заводов Густав Ульрих Райзер. Тряхнув стариной, плотину возводил демидовский мастер Леонтий Злобин. Первоначально завод являлся чугуноплавильным и имел 1 домну. Готовая продукция отправлялась для переработки на Сылвинский завод, вступивший в действие 22 ноября 1738 г.

17 июля 1758 г. последовал указ Берг-коллегии о передаче Уткинского завода действительному камергеру Сергею Павловичу Ягужинскому, который вступил во владение с 1 января 1759 г. Ягужинский планировал расширить завод, для чего безуспешно пытался получить от казны ссуду в размере 10 тыс. руб. В дальнейшем интерес заводовладельца к предприятию угас, поскольку он перенес центр тяжести своей предпринимательской деятельности на строительство новых заводов. Потерпев ряд неудач, Ягужинский оказался не в состоянии уплатить казне необходимую сумму за Уткинский и Сылвинский заводы, одновременно выросла недоимка по десятине и подушным деньгам за приписных крестьян. В 1765 г. Берг-коллегия хотела вернуть оба завода в казну, обосновав свое решение уменьшением выплавки металла и остановкой Уткинского завода. Однако бездействовавший завод по решению Сената оставлен во владении Ягужинского.

В связи с крестьянской войной 1773 – 1775 гг. под предводительством Емельяна Пугачева Уткинский завод оказался в зоне боевых действий, 29 января 1774 г. он был захвачен и разграблен. После окончания военных действий С. П. Ягужинский постарался избавиться от своих предприятий и в сентябре 1778 г. продал Уткинский и Сылвинский заводы Савве Яковлевичу Яковлеву (Собакину) за 100 тыс. руб.

Ранее, в 1769 г. С. Я. Яковлев покупает за 800 тыс. руб. металлургические предприятия у Прокофия Акинфиевича Демидова, в том числе Невьянский завод. И в 1774 г. приобретает у графа Р. И. Воронцова Верх-Исетский завод за 200 тыс. руб.

Семья Петра Зотовича Зотова (1703 – 1773) из тульских крепостных служителей переведена на Невьянский завод Акинфием Никитичем Демидовым в 20-х – начале 30-х гг XVIII в.<sup>935</sup> В ревизской сказке 1782 г. указаны 5 сыновей, 2 дочери и 11 внуков Петра

<sup>934</sup> См.: Экономические и социокультурные взаимодействия в Урало-Сибирском регионе. Новосибирск. 2004. С.78-79.

<sup>935</sup> ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1172. Л. 123-123 об.