

Е.А. Карпенко**Мероприятия по улучшению лесной инфраструктуры Алтайского округа в 1914–1916 гг.**

Лесное хозяйство Алтайского округа второго десятилетия XX в. как часть кабинетского хозяйства Алтая нуждается во всестороннем изучении. Исследователи неоднократно обращались к его различным аспектам. П.А. Афанасьев в исследованиях, посвященных ревизионным поездкам по округу управляющего Кабинетом, приводит результаты ревизий лесного хозяйства XX в. Общий обзор развития лесного хозяйства в среднеобских борах составлен И.А. Григорашенко. Краткий экскурс в историю дореволюционного лесного хозяйства Алтая дается в работах Е.Г. Парамонова. Вопросы коммерциализации лесного хозяйства, характеристики отдельных форм лесозаготовки, лесоторговли и основные этапы лесоустройства представлены в статьях Т.Н. Соболевой. Охрана лесов Алтайского округа подробно и основательно освещена в монографии М.О. Тяпкина.¹ Однако вопросы улучшения инфраструктуры лесного хозяйства путем проведения лесоинженерных мероприятий остались без внимания исследователей. Между тем их научная актуальность не вызывает сомнения, а имеющийся исторический опыт можно использовать в интересах современного лесного хозяйства.

На сегодняшний день на территории Алтайского края, входившей ранее в состав Алтайского округа, сохраняется потребность в совершенствовании лесной инфраструктуры. По-прежнему являются актуальными мероприятия по организации транспортировки леса. Материалы VI съезда лесоводов Алтая, проходившего в июле 2011 г. в г. Белокуриха, содержат указание на необходимость интенсивного строительства лесных дорог в целях повышения продуктивности лесов, улучшения

Карпенко Елена Анатольевна, преподаватель, Алтайский государственный университет. Эл. почта: Gudvin78@list.ru

¹ *Афанасьев П.А.* Посещения Алтайского округа высшим ведомственным руководством в 1912–1913 гг. // Пятые научные чтения памяти Ю.С. Булыгина. Барнаул, 2009. С. 73–78; *Афанасьев П.А.* Программа развития хозяйства Кабинета Его Императорского Величества в Алтайском округе накануне 1917 года // Исторический ежегодник. 2010. Новосибирск, 2010. С. 88–98; *Григорашенко И.А.* Развитие лесного хозяйства в среднеобских борах // Организация лесного хозяйства в некоторых категориях лесов Сибири. Красноярск, 1963. С. 97–127; Лесовосстановление на Алтае. Барнаул, 2000; *Парамонов Е.Г., Менжулин И.Д., Ишутин Я.Н.* Лесное хозяйство Алтая (посвящается лесоводам края). Барнаул, 1997; *Соболева Т.Н.* Коммерциализация лесного хозяйства Алтайского округа в 1911–1916 гг. // Предприниматели и предпринимательство в Сибири (XVIII – начало XX вв.). Барнаул, 1995. С. 174–190; *Соболева Т.Н.* Основные формы кабинетской лесозаготовки и лесоторговли в Алтайском округе (1900–1917 гг.) // Предприниматели и предпринимательство в Сибири. XVIII в. – 1920-е годы. Барнаул, 1997. Вып. 2. С. 169–181; *Соболева Т.Н.* Основные этапы лесоустройства в Колывано-Воскресенском (алтайском) округе XIX – начале XX в. // Вопросы историографии, истории и археологии. Омск, 1996. С. 49–52; *Тяпкин М.О.* Охрана лесов Томской губернии во второй трети XIX – начале XX в. Барнаул, 2006.

их породного состава и эффективности использования земель лесного фонда¹. Тем самым, транспортное освоение территории региона признается одним из обязательных условий его экономического развития. В настоящее время в Лесном кодексе Российской Федерации под лесной инфраструктурой понимается возможность создания лесных дорог и складов в целях использования, охраны, защиты и воспроизводства лесов². В дореволюционный период о ней имелись аналогичные представления, включая в ее состав в качестве обязательного элемента мелиоративные мероприятия. Современная агролесомелиорация выделена в самостоятельный вид лесных работ. В этом заключается основное различие понимания «лесной инфраструктуры» разных исторических эпох. Таким образом, проводимый сегодня широкий спектр работ по улучшению лесной инфраструктуры берет свое начало в дореволюционном периоде развития лесного хозяйства. Имеющаяся историческая преемственность свидетельствует о значимости и актуальности подобных лесных мероприятий даже спустя сто лет.

Переход к интенсивной системе ведения лесного хозяйства, происходивший в Алтайском округе в 1914–1916 гг., предусматривал рациональный подход к использованию лесов и требовал активного проведения инженерно-технических работ. В рассматриваемый период они заключались в устройстве мостов и грунтовых дорог, спрямлении и очистке русла рек, осушении болотистой местности и орощении лесных питомников. Делопроизводственные документы 4-го фонда Государственного архива Алтайского края содержат достаточно информации для реконструкции данного направления деятельности в лесном хозяйстве округа. В справочно-статистических сборниках начала XX в. также приводятся обобщенные и обработанные материалы о состоянии лесной отрасли как части хозяйства округа.

Лесная площадь Алтайского округа на 1 января 1910 г. оценивалась в 7,76 млн. дес.³ По данным лесоустройства, оконченного к 1915 г., она определялась уже в 8,5 млн. дес.⁴, однако значительная ее часть не эксплуатировалась. В первую очередь, это были горно-таежные черневые леса, доступ в которые затруднялся отсутствием гужевых дорог и удобных сплавных рек. Другим препятствием для проведения интенсивной лесозаготовки являлась высокая заболоченность лесных пространств. Цепочка болотистой местности тянулась по всем ленточным борам вдоль рек Касмалы, Барнаулки, Бурлы. Данная проблема была актуальна даже для степных районов северо-западной части Алтайского округа по рекам Каргату, Чулыму, Карасуку и Бурле. В межсезонье количество заболоченной земли на некоторых участках достигало 75%⁵. Отсутствие дорог через многочисленные болота делало эксплуатацию таких лесов совершенно невозможной и экономически невыгодной. Поэтому, по мнению начальника Алтайского округа В.П. Михайлова, в работах «инженерного характера округ нуждался в высшей сте-

¹ Лесной план Алтайского края [Электронный ресурс]. Барнаул, 2011. Кн. 1. С. 146. Режим доступа: <http://www.alttailes.ru>

² Лесной кодекс Российской Федерации. В ред. от 06.12.2011. № 401-ФЗ.

³ *Лесневский А.А.* Алтайский округ в цифрах к 1 января 1911 г. Барнаул, 1911.

⁴ *Соболева Т.Н.* Основные этапы лесоустройства в Кольвано-Воскресенском (Алтайском) округе XIX – начала XX в. // Вопросы историографии, истории и археологии. Омск, 1996. С. 52.

⁵ Обзор деятельности округа за пятилетие (1911–1915). Барнаул, 1916. С. 162–163.

пени». Их проведение открывало лесные дачи для коммерческой эксплуатации¹. Особое внимание обращалось на вопросы транспортировки древесины, от положительного решения которых зависело повышение корневых цен на лес². В ревизионных заметках В.П. Михайлова, совершившего в июне 1913 г. плановую поездку по лесничествам округа, в числе прочих имеются записи о состоянии инфраструктуры лесничеств. Например, в Бухтарминском лесничестве требовалось проложить сеть лесовозных дорог, построить мосты через реки Черневую и Бобровку, рекогносцировочно снять пороги на р. Черневой³.

Для централизации и упорядочения инженерно-технических мероприятий в округе требовалось создание единого руководящего центра. Обоснование необходимости такой структуры дал начальник округа после посещения региона коллежским советником Б.В. Имшеницким, исполнявшим обязанности ученого лесничего Кабинета Его Императорского Величества (далее – Кабинет)⁴. Осенью 1913 г. представление В.П. Михайлова по данному вопросу получило одобрение императора⁵. С 1 июня 1914 г. был образован лесоинженерный отдел при Лесной части⁶. Безусловно, потребность в подобных работах возникла намного раньше, но администрация округа не считала ее удовлетворение приоритетным. Наибольшую актуальность представляли вопросы по охране лесов, их изучению и «приведению в известность». Проблема улучшения инфраструктуры лесного хозяйства начала беспокоить местное руководство на рубеже XIX–XX вв., когда проводившиеся лесоустроительные работы стали частью процесса коммерциализации лесного хозяйства, и Кабинет обратил внимание на лес как на самостоятельный объект эксплуатации и источник дохода. Кроме того, проведение инженерных работ требовало наличия специальных знаний и навыков, которыми администрация лесничеств, загруженная текущими делами, не обладала. Однако нельзя сказать, что в округе не занимались созданием условий для транспортировки сырья. Так, в 1911 г. для хозяйственной заготовки леса по берегам Телецкого озера, была проложена «колесная дорога»⁷. Однако подобные мероприятия имели изолированный характер и не удовлетворяли потребности региона в сети лесных дорог. Таким образом, проведение инженерно-технических работ явилось закономерным этапом в развитии лесного хозяйства округа, а создание лесоинженерного отдела можно рассматривать как инструмент для их планомерной реализации.

Штат отдела из-за сокращения финансирования, вызванного условиями военного времени, был минимальным. Заведующий Иван Эдуардович Эзет являлся его единственным сотрудником. К сожалению, на момент подготовки публикации нам не удалось обнаружить его формулярный список, однако путем анализа разобщенных сведений нам стали известны отдельные факты биографии И.Э. Эзета. Он родился в 1872 г. в семье архитектора, занимавшего в 1863–1892 гг. пост город-

¹ ГААК. Ф. 4. Оп. 1. Д. 4407. Л. 16 об.

² Там же. Д. 4577. Л. 2.

³ Там же. Д. 4397. Л. 12.

⁴ Там же. Д. 4407. Л. 23.

⁵ Там же. Л. 15 об.

⁶ Там же. Д. 4482. Л. 8.

⁷ Там же. Д. 446. Л. 11.

ского головы г. Омска, Э.И. Зета. С 1914 г. добросовестно выполнял возложенные на него обязанности по руководству лесоинженерными работами. Таким образом, работа лесоинженерного отдела, штат которого в 1914 г. состоял лишь из его заведующего, могла заключаться только в составлении проектов и смет на будущий год¹. Тем не менее, проделанная работа имела довольно значительный объем. В Соколовском лесничестве были проведены изыскания по устройству дороги через согру, площадью в 10 тыс. дес., путем ее осушения. Произведено обследование заболоченной поймы р. Оби для последующего превращения ее в заливной луг. В Озерском лесничестве планировалось осушение болот площадью 750 дес. В Камышенском лесничестве были обследованы две дороги и р. Камышенка с целью ее «спрямления» и расчистки русла, для урегулирования сплава древесины².

С весны 1915 г. штат отдела был пополнен двумя помощниками заведующего, это позволило приступить к реализации разработанных проектов. В Озерском лесничестве было произведено осушение Кисляндского болота площадью 2 275 дес. По типу преобладающей растительности оно являлось травянисто-моховым, т.е. практически непроходимым, прибрежные боровые пространства заболачивались и превращались в согру, тем самым, растущий там лес обрекался на гибель. К концу лета была создана сеть осушительных каналов общей длиной 30 верст и болотная вода направлена в р. Кислуху, вследствие чего моховой покров начал гибнуть и рост болота прекратился. Второй крупной работой отдела являлось создание трехверстной дороги через согру Листвяничную в Соколовском лесничестве. Она, начинаясь в восточной его части, пересекала в северо-западном направлении все Верх-Обское лесничество до восточной части Камышенского. Переход через эту согру был возможен только в конце декабря, когда она промерзала, из-за этого период заготовки и вывозки древесины значительно сокращался. Таким образом, проложенная дорога имела важное экономическое значение. В Камышенском лесничестве, в тех местах, где дорога, обслуживающая район Нижне-Большереченской лесной дачи, пересекала заболоченные низины, непроходимые в период межсезонной распутицы, были построены мосты и гати. Кроме этого, лесоинженерным отделом было намечено проведение ряда крупных работ в перспективе. Были разработаны планы устройства большого сплавного канала в Соколовском лесничестве, осушения Барсучихинского болота в Озерском лесничестве, проведение оросительных канав и осушение согр в Шульбинском, устройство боровой дороги в Камышенском, а также расчистка порогов горных рек в Убинском и Чарышском лесничествах³.

На заседании Лесного совета, проходившем в ноябре 1915 г. под председательством начальника Алтайского округа В.П. Михайлова, активно обсуждался вопрос о рациональности применения в лесном хозяйстве округа однопорельсовой железной дороги. В качестве эксперимента планировалось соединить лесные дачи Боровлянскую и Верхнее-Большереченскую тридцативерстной железной дорогой. По сравнению с гужевым и водным, данный вид транспорта имел неоспоримые преимущества благодаря возможности бесперебойной работы, высокой грузоподъемности и малой зависимости от погодных условий. Однако в экономическом от-

¹ Обзор деятельности округа за пятилетие (1911–1915). Барнаул, 1916. С. 164.

² ГААК. Ф. 4. Оп. 1. Д. 4482. Л. 8–8 об.

³ Обзор деятельности округа... С. 165–166.

ношении его внедрение было затратным. Так, транспортировка 1 куб. саж. древесины по сплавным каналам стоила 50 коп., в то время как по линии железной дороги её стоимость предполагалась не менее 2 руб. 20 коп. Выдвинув предположение об использовании железной дороги как одного из видов коммерческого лесного предприятия, Лесной совет летом 1916 г. продолжил изыскания о возможностях ее внедрения¹. Они проводились в рамках технических работ по улучшения эксплуатации лесных дач округа. По проекту однорельсовая подвесная железная дорога должна была проходить в северо-западном направлении Верхне-Обского лесного массива, соединяя Быстрянское плотбище на р. Обь со сплавной р. Большой. По мнению заведующего лесоинженерным отделом И.Э. Эзета, применение в лесном хозяйстве округа данного изобретения со временем могло поставить эксплуатацию алтайских лесов на качественно новый уровень и приблизить ее к передовым европейским технологиям. Однако он объективно оценивал политико-экономическую обстановку в стране и справедливо полагал, что осуществление данного проекта в полном объеме будет возможно только после окончания Первой мировой войны, когда появятся условия для проведения данных работ².

В 1916 г. лесоинженерные мероприятия округа проводились по двум направлениям – дорожно-строительном и мелиоративном. В рамках дорожно-строительных работ были проложены грунтовые дороги в Камышенском и Озерском лесничествах, закончена отделка «прошлогодних» дорог в Камышенском и Соколовском лесничествах. Для сплава лесных материалов по рекам Иня и Уба расчистка их русла от порогов производилась взрывными работами. Столь варварский способ по отношению к природе с точки зрения экономики был вполне оправданным. Водные пути имели стратегическое значение для транспортировки древесины в отдаленные районы. В Шульбинском лесничестве велись мелиоративные работы по осушению трех смежных согр Кумысной, Семипалатинской, Солдатской общей площадью около 200 дес. и орошению лесного питомника³.

Значимость и перспективность проведенных работ под руководством И.Э. Эзета была высоко оценена управляющим Кабинетом Е.Н. Волковым в 1916 г.: «Очень продуктивная деятельность лесоинженерного отдела заслуживает полного одобрения, и я искренне благодарю Эзета»⁴. Дальнейшее направление деятельности отдела, по мнению Е.Н. Волкова, должно было носить «преимущественно-утилитарный характер». К текущим работам, проводившимся по заранее разработанному плану, были отнесены расчистка сплавных рек и устранение на них порогов, а также проведение сети дорог. По мнению П.А. Афанасьева, между управляющим Кабинетом и местными лесными чинами имелись разногласия по предложенным перспективам развития лесоинженерного отдела. Так, старший лесничий В.П. Монюшко, осматривавший летом 1916 г. лесничества Кузнецкого имения, призывал не спешить и рассматривать каждый конкретный случай проведения работ индивидуально. В частности, им утверждалось, что «расчистка поро-

¹ ГААК. Ф. 4. Оп. 1. Д. 4554. Л. 8 об. – 11 об.

² Там же. Д. 4577. Л. 8–8 об.

³ Там же. Л. 5–6.

⁴ Приказ начальника Алтайского округа № 13 от 12 февраля 1916 г. // Приказы начальника Алтайского округа за 1916 г. (АГКМ. ОФ 14816/66. П 8374).

гов по рекам Мрассе и Кондоме могла облегчить доступ на рынки переселенческому и крестьянскому лесу, конкурировавшему с кабинетским»¹. Следовательно, лесные специалисты на местах, в силу специфики своей деятельности, более гибко подходили к необходимости проведения работ, привязывая их к особенностям местности.

Таким образом, можно сделать вывод о положительном влиянии лесоинженерных работ на развитие хозяйства округа. Строительство лесных дорог вдоль мелiorативных трасс и уменьшение заболоченности местности способствовало созданию условий для увеличения доступности лесосырьевых ресурсов в будущем. Появление в 1914 г. перспективного инженерно-технического направления в лесном хозяйстве Алтайского округа было вызвано стремлением Кабинета влиться в новые экономические отношения путем коммерческого использования лесных пространств. Безусловно, судить о масштабности и последствиях проведенных мероприятий за столь короткий промежуток времени и при отсутствии статистического учета работ довольно сложно, тем не менее, увидеть их перспективу не составляет труда. К сожалению, происходившие перемены в общественной и политической жизни страны не позволили реализовать большую часть задуманных проектов, весьма целесообразных с хозяйственно-экономической точки зрения. Они привели и к трагической гибели единственного специалиста на Алтае в лесоинженерном деле И.Э. Эзета в ходе восстания в Барнауле 11 июня 1918 г.²

¹ *Афанасьев П.А.* Программа развития хозяйства Кабинета Его Императорского Величества в Алтайском округе накануне 1917 года // Исторический ежегодник. 2010. Новосибирск, 2010. С. 92–93.

² *Краснощеков А.А.* Восстание в Барнауле 11 июня 1918 г. // Гражданская война на Востоке России: Материалы научной конференции. М., 2003. С. 94–108.