

УДК 94 (571.51)

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ КРАСНОЯРСКА ВО ВРЕМЯ И В ПЕРВЫЕ ГОДЫ
ПОСЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ
(1893 – НАЧАЛО 1904 ГГ.).**

Гилько М. А.

**Научный руководитель – кандидат исторических наук Дворецкая А. П.
*Сибирский федеральный университет, г. Красноярск***

В наши дни железная дорога является неотъемлемой частью транспортной системы и экономики в целом. Она давно воспринимается как обыденное явление. Однако чуть более века назад железная дорога для Красноярска стала символом колоссальных изменений, которые затрагивали очень разные области жизни города. Причем эти изменения далеко не всегда носили положительный характер. Красноярск с населением в 20,5 тысяч человек в 1894-1895 гг. был лишь одним из многих пунктов на линии Транссибирской магистрали, протянувшейся почти на 7 тысяч км, на строительстве которой трудилось одновременно до 80 тысяч человек. Сибирская железная дорога была огромным организмом, ради нужд которого зачастую ущемлялись или просто не учитывались интересы и потребности городов, находившихся на его пути. С подобными трудностями пришлось столкнуться и жителям Красноярска в годы строительства Транссиба. На этом примере можно рассмотреть, какие кратковременные последствия вызывает процесс модернизации экономической, а в данном случае и транспортной, системы. Стоит полагать, что ярче всего это проявляется в городе, поскольку именно здесь наиболее значительные масштабы строительства, поэтому тут же концентрируется и рабочая сила. До деревни же эти процессы доходят несколько позже. Учитывая то, что Красноярск не был промышленным городом, противоречия между модернизацией и патриархальностью здесь проявились достаточно ярко.

Хронологические рамки определены 1893 – началом 1904 гг. Нижний рубеж определяется принятием плана о проведении магистрали через Красноярск и началом решения организационных вопросов, связанных со строительством. Верхний рубеж определяется началом русско-японской войны, прямо связанной со строительством Транссибирской магистрали, ставшей «первой войной, которая имела самое непосредственное отношение к Восточной Сибири», и вызвавшей новые изменения в жизни Красноярска, поэтому рассматривать ее влияние необходимо отдельно.

В феврале 1893 г. Комитет Сибирской железной дороги утвердил направление трассы Средне-Сибирской дороги от станции Обь через Ачинск, Красноярск, Канск и Нижнеудинск до Иркутска. 11 марта 1893 г. был подписан императорский указ об отчуждении земель для нужд магистрали. Для того, чтобы железнодорожный путь прошел по территории Красноярска, необходимо было получить от местной городской думы разрешение на отчуждение земель, находящихся в городской собственности. Для решения этого вопроса на заседание красноярской думы 30 ноября 1903 г. прибыл старший агент по отчуждению земель Белобородов. Он предложил формулу соглашения между городом и казной и заявил, что если дума не примет ее, то «линия дороги пройдет в шестнадцати верстах от Красноярска». Также он заверил гласных, что «земли потребуются немного и исключительно для нужд по постройке линии, причем часть земель будет занята только временно и по минованию надобности земли будут возвращены городу». Такое сочетание угроз и обещаний оказало нужное воздействие на думу, и она приняла предложенную Белобородовым редакцию постановления, согласившись на безвозмездное отчуждение необходимого количества земель в пользу казны. Причем, по словам самих гласных, «на решение думы имел, несомненно, глубокое влияние и пример Томска, оставшегося вдали от магистральной линии».

Занятие городских земель началось 14 июня 1894 г. Процесс отчуждения земель вызвал длительный конфликт между красноярской администрацией и Управлением Сибирской железной дороги. К началу 1896 г. железнодорожное ведомство составило план земель, необходимых для постройки путей, и предоставило его городской управе. По этому плану отчуждению подлежали до 250 десятин городской земли. В дальнейшем железнодорожное ведомство пожелало занять еще более тридцати десятин. Однако по подсчетам, проведенным красноярской администрацией, железная дорога вполне могла ограничиться 72 десятинами, и именно эту площадь город был готов предоставить безвозмездно, а за остальные земли требовал вознаграждения, поскольку «значительная часть предположенных к отчуждению земель занята совсем не принадлежностями железнодорожной станции и путей, как, например, железнодорожное техническое училище, театр, керосиновый склад Нобеля, шпалопропиточный завод и проч.».

Земли, на которые претендовала железная дорога, были достаточно большой частью города. В 1896 г. городские строения занимали 884,5 десятин, а несколько тысяч десятин были заняты пашнями, покосами и пастбищами. В 1899 г. в журнале заседания городской думы указывалось, что «вся площадь Красноярска незначительна – всего 497 876 квадратных саженой» – т.е. около 207 десятин. Видимо, здесь идет речь о свободной городской земле. А в 1903 г. дума сообщала, что «Свободных городских земель собственно в городе почти не осталось. За линией железной дороги осталось всего приблизительно 112 800 квадратных саженой [47 десятин], годной под заселение, или только около 180 селитебных участков».

Таким образом, вполне понятно желание городских властей отдать земель по минимуму: теряя эти территории, администрация теряла и возможность получать с них арендную плату, которая являлась важнейшей частью городского бюджета. К тому же, земли, отошедшие к казне, являлись селитебными, на что указывали гласные думы: «...следует иметь в виду, что железная дорога врезалась частью своей линии и расположила станцию на землях, отведенных ... под городские постройки, и заняла земли, единственно удобные в Красноярске для заселения. Это в высшей степени ценные для города земли и как таковые они должны были быть заняты в минимальном количестве».

Помимо того, что железная дорога лишила города части территории, она также затруднила освоение еще неиспользованных земель. Исторически сложилось так, что город расширялся от слияния Качи и Енисея на запад. Сибирская магистраль прошла как раз по западной окраине города, практически преградив дальнейшее расширение города. Ведь во время стройки железнодорожного пути не могло быть и речи о стабильном сообщении между центром города и территориями, находящимися за путями. Да и после окончания строительства отсутствие оборудованных переездов через полотно магистрали, которые появились только после русско-японской войны, сильно осложняло налаживание связей между старой и новой частями Красноярска. Несмотря на эти трудности, рост города в западную сторону продолжался, и происходил он, прежде всего, за счет устройства на постоянное место жительства в Красноярске рабочих и служащих железной дороги. Именно они стали основателями Николаевской слободы на Афонтовой горе. Рабочие железнодорожных мастерских и выходцы из сел и деревень, привлеченные в город надеждой на заработки около станции, начали здесь селиться, видимо, с весны 1898 г. Полтора года спустя в слободе проживало уже около тысячи человек, и представители власти прозорливо рассчитывали, что из-за отсутствия других удобных мест для заселения, «на означенном месте быстро вырастет целый городок».

Но еще раньше Николаевской слободы возле железнодорожной станции возник другой поселок – Нахаловка, включавший в себя землянки-бараки, которые были сооружены строителями магистрали. Уже само название этого поселка говорит о его не-

легальности. Власти города стремились ликвидировать эти незаконно возведенные жилища. При этом городская управа постоянно напоминала, что данный поселок «не отвечает даже минимальным санитарным требованиям», что в нем проживает масса «жиганья» и «босняков», «отбросы городского населения» и «преступный элемент города», а число собственно железнодорожных рабочих незначительно. Однако в своем стремлении защитить городские земли от захвата власти Красноярска готовы были преувеличить криминальный характер жителей Нахаловки, противореча данным, которые сообщали сами члены управы, инспектировавшие поселок. С.И. Потылицын докладывал, что 57 из 88 хозяев барачных, а также 24 квартиранта, имеющие в общем 240 человек семейства, работают на железной дороге, остальные 31 владелец являются чернорабочими и работают в городе, и лишь несколько из них связаны с криминалом. Управление Сибирской железной дороги, в свою очередь, стремилось затянуть снос этих барачных и получить от Красноярска дополнительные земли для устройства рабочих поселков, даже прибегая к своеобразному шантажу городских властей: в 1902 г. железнодорожное ведомство угрожало думе тем, что поселит рабочих на правом берегу Енисея, и «образуется там отдельный городок в несколько тысяч жителей со своими торговыми заведениями, что вряд ли окажется в интересах города». В итоге дума продала еще часть городской территории под заселение, неподалеку от станции.

Всего же за рассматриваемый период население Красноярска выросло более чем в два раза: с 20,5 тысяч в 1894 г. до 47 тысяч в 1904 г.

Трудности, которые возникли перед городом вследствие такого резкого увеличения населения, требовали усиления полиции. Даже в начале 1894 г. штат городских был недостаточным: на 500 горожан должен был быть, согласно норме, один городской, а в действительности их было лишь 26, т. е. почти в 2 раза меньше положенного. Полицейское начальство, требуя от думы финансирования для расширения штата, важнейшей причиной роста числа жителей называло именно постройку магистрали. Более того, в 1895 г. полиция настаивала на прибавке к зарплатам городских не только по той причине, что в городе существуют «... прогрессируемые со времени постройки железной дороги цены на жизненные припасы и квартиры...», но и потому что необходимо было сохранить это небольшое число полицейских и не дать им уйти на лучше оплачиваемые земляные работы по строительству железнодорожного пути. В итоге думе пришлось пойти на увеличение жалования, сделать прибавку постоянной, чтобы избежать текучести кадров, поскольку, по словам полицмейстера, «...если многие из лишенных в зимнее время заработка на железной дороге рабочих и прельстятся положенным по штату жалованием городских и потому изъявят готовность поступить в число городских “полицейских”», то с началом строительного сезона они снова могут уйти на работы.

Прокладка магистрали требовала не только рабочие руки, но и обеспечение их продовольствием. По сведениям губернской казенной палаты, особенно заметно активизировалась торговля в 1896 г., когда возникло более 50 новых торговых предприятий. Вместе с этим увеличилось и число перекупщиков и спекулянтов, произошел рост цен на продукты. Тем не менее, городская управа положительно оценивала период 1896 – 1899 гг., поскольку строительство пути и большое движение грузов давали горожанам хороший заработок, и в это время «в городе появилось много новых домов, было отдано в аренду значительное количество городской земли под усадьбы, увеличилось число торгующих лиц, трактирных заведений и проч.». Это способствовало росту городских доходов. «Но с окончанием постройки железной дороги и в особенности моста чрез Енисей, когда прекратились работы и в особенности передвижение грузов чрез Енисей на лошадях, средства обывателей заметно уменьшились, что и отразилось немедленно на городских доходах...».

Перестав быть центром притяжения рабочей силы, поскольку основное строительство было закончено, Красноярск стал транзитным пунктом на линии Транссиба. Но если во второй половине 1890-х гг. многие жители города хорошо зарабатывали, занимаясь перевозкой грузов через Енисей, а город повышал свои доходы, облагая извозчиков дополнительными сборами, то железнодорожный мост лишил их этого заработка. Вместе с тем, транзит грузов через город приносил не прибыль, а убыток его хозяйству. Если до постройки магистрали основная масса грузов проходила через Красноярск зимой, то теперь масштабные перевозки между станцией и пристанью стали осуществляться летом, что наносило большой вред практически всем улицам города, которые и без этой нагрузки были далеко не в идеальном состоянии.

Помимо извоза пострадал и другой традиционный крестьянский промысел – лесной. В 1903 г. лесные угодья перестали быть бесплатным источником ресурсов для крестьян и перешли в собственность казны. Основной причиной такой реформы была необходимость обеспечения железной дороги строительным лесом и дровами. Эту функцию выполняло Управление Государственными Имуществами, которое, по сути, стало монополистом в этой отрасли, поскольку оно также выдавало крестьянам разрешения на разработку лесных угодий с бюрократическими формальностями, которые затрудняли ведение лесного промысла. Это, в свою очередь, приводило к дефициту снабжения Красноярска дровами.

Подводя итоги, можно сказать, что за первое десятилетие после начала строительства Транссибирской магистрали Красноярск испытал целый ряд последствий этой великой стройки. Во-первых, в город стали тысячами прибывать строители, рабочие и служащие железной дороги, было необходимо решать проблему их размещения. Во-вторых, отчуждение в пользу казны достаточно большой площади городских земель привело к угрозе дефицита бюджета города. В-третьих, еще более реальной эту угрозу сделало увеличение расходов города на полицию, на ремонт дорог, на закупку дров и т. п., а все эти трудности также являлись следствием влияния потребностей железной дороги.

Справедливости ради необходимо отметить, что в рассматриваемый период доходы города выросли почти в три раза: с 65 тысяч рублей в 1893 г. до 183 тысяч в 1903 г. Однако бюджет Красноярска не был профицитным, расходы росли также быстро, и явной выгоды для городского хозяйства железная дорога не давала. Администрация не имела лишних средств, которые можно было потратить не на повседневные нужды, а на долгосрочные проекты. И к началу русско-японской войны в городе все еще не было ни электрического освещения (кроме как на железнодорожной станции), ни водопровода, ни канализации.