

Иван Валерьевич ЗЫКИН<sup>1</sup>

УДК 908

## ПРОБЛЕМЫ МЕХАНИЗАЦИИ ВЫВОЗКИ ЛЕСНЫХ РЕСУРСОВ В ЛЕСОПРОМЫШЛЕННОМ КОМПЛЕКСЕ СОВЕТСКОГО СОЮЗА В 1930-Х ГГ.

<sup>1</sup> кандидат исторических наук, учитель,  
СОШ № 27 (г. Пермь)  
zivverh@mail.ru

### Аннотация

Исследование проблем модернизации Советского Союза в 1930-х гг. сохраняет свою актуальность. Внимание ученых привлекают малоизученные вопросы переломной эпохи, среди них — трансформаций в лесопромышленном комплексе, анализ которых выявляет положительные и отрицательные стороны. Их осмысление необходимо и для определения перспектив, решения проблем отрасли. Одна из слабо исследованных тем — механизация в лесопромышленном комплексе, на которую партийные и государственные органы делали ставку в увеличении объемов заготовки и вывозки лесных ресурсов.

Определены направления механизации в отрасли, динамика внедрения и проблемы использования техники. Сравниваются темпы механизации вывозки леса в гражданских хозяйственных организациях и исправительно-трудовых лагерях. Анализ исторических источников, обращение к вопросам механизации в сфере принудительного труда, отношение органов власти, хозяйственных организаций и работников к внедрению и использованию техники позволили комплексно исследовать проблемы механизации лесопромышленного комплекса Советского Союза. Сформулированы выводы о незавершенности этого процесса, невыполнении планов механизированной вывозки лесных ресурсов, сохранении в отрасли ручного труда в 1930-х гг.

**Цитирование:** Зыкин И. В. Проблемы механизации вывозки лесных ресурсов в лесопромышленном комплексе Советского Союза в 1930-х гг. / И. В. Зыкин // Вестник Тюменского государственного университета. Гуманитарные исследования. Humanitates. 2019. Том 5. № 1. С. 188-202.

DOI: 10.21684/2411-197X-2019-5-1-188-202

**Ключевые слова**

Лесопромышленный комплекс, модернизация, механизация, заготовка древесины, вывозка, Наркомлес, исправительно-трудовые лагеря.

**DOI: 10.21684/2411-197X-2019-5-1-188-202**

**Введение**

В ноябре 1936 г. на собрании работников Народного комиссариата лесной промышленности (далее везде — Наркомлес) Советского Союза, крупнейшего лесопромышленного ведомства страны, его руководитель В. И. Иванов отмечал: «Мы получили такую огромную технику, что буквально революцию можно произвести в лесу» [19. Оп. 1. Д. 30. Л. 16]. Действительно, в том году Наркомлес добился наибольшего показателя вывозки лесных ресурсов за 1930-е гг. — 110,9 млн м<sup>3</sup>, хотя годовой план был выполнен только на 83,5% [20, с. 366]. Почему же в лесопромышленном комплексе Советского Союза в 1930-х гг., несмотря на рост капиталовложений и значительное увеличение количества техники, не произошла революция на вывозке лесных ресурсов, так необходимых государству?

Данная тема актуальна не только ввиду активного изучения особенностей переломной эпохи в отечественной истории, т. е. 1930-х гг., периода «социалистической индустриализации», и важной роли лесопромышленного комплекса в экономике Советского Союза, но и потому, что на современном этапе сохраняются проблемы осуществления комплексной механизации, механизации и автоматизации производственных процессов в сфере лесопользования. В советский период исследователи (в основном специалисты ведомств, экономисты, реже историки) рассматривали проблему механизации сферы заготовки лесных ресурсов в общем контексте развития лесопромышленного комплекса, фрагментарно (см., например, [12, 17, 22]). При этом основные акценты делались на увеличение количества техники и темпы механизации, что обуславливалось идеологическими причинами и политической конъюнктурой. Имевшие место проблемы не изучались, хотя существование некоторых из них констатировалось. Начиная с 1960-х гг., когда лесная промышленность переживала подъем вследствие реализации комплекса реформ, ученые обратились к анализу проблем механизации в отрасли. Важные замечания по этой теме сделал А. В. Андреев [2].

На современном этапе исследователи, пересмотрев и углубив некоторые положения советских ученых о развитии лесопромышленного комплекса в период «социалистической индустриализации», стали изучать историю отрасли с позиций новых подходов: модернизационного, мобилизационного, «экономической» истории и других. Вклад в рассмотрение проблем механизации лесопромышленного комплекса в 1930-х гг. внесли специалисты отрасли В. А. Александров, В. Л. Глузман, М. Ф. Маслюков, И. Р. Шегельман, историки А. А. Ан-

туфьев, С. А. Шевырин, автор статьи (см., например, [1, 3, 4, 10, 11, 23, 24]). Однако работ, где механизация в лесной промышленности Советского Союза в 1930-х гг. исследовалась бы комплексно, не издано.

В последние годы круг исторических источников и сведений о развитии лесопромышленного комплекса Советского Союза значительно расширился. Основной комплекс источников, начиная с начала 1930-х гг., то есть с образования самостоятельного лесопромышленного ведомства, хранится в Российском государственном архиве экономики [19]. Опубликованные документы по вопросам механизации в отрасли содержатся в сборниках [6-8, 20]. Поскольку проблемы механизации в лесопромышленном комплексе Советского Союза в 1930-х гг. не становились предметом исторического исследования, важно проанализировать этот процесс, дать ему объективную оценку. В этом отношении целесообразно сравнить сведения об уровне механизации в отрасли на уровне государства и отдельных регионов, данные о работе гражданских ведомств и исправительно-трудовых лагерей, уделить внимание проблемам использования техники и причинам невыполнения планов по увеличению удельного веса механизированной вывозки лесных ресурсов. Адекватное понимание проблем и достижений в этом направлении позволит на современном этапе принимать эффективные решения в лесопользовании.

### Основная часть

Результат модернизации сферы заготовки лесных ресурсов должен был заключаться в росте объемов заготовки и вывозки лесных ресурсов механизмами. В 1930 г. ученый В. Левин указывал, что при существовавшей производительности труда (2,05 м<sup>3</sup> на одного рабочего в среднем в день за 1929/30 г.) для выполнения задания по вывозке леса (158 млн м<sup>3</sup>) понадобилось бы в среднем за год около 900 тыс. подвоз, а в отдельные периоды года — до 1,25 млн единиц с соответствующим количеством возчиков [13, с. 146, 147]. Основное решение проблемы виделось именно в механизации и формировании инфраструктуры в лесных районах.

На заготовке и вывозке лесных ресурсов преобладали ручной труд и гужевой транспорт. В течение 1930-х гг. постепенно возрастал удельный вес трелевки и вывозки древесины механизмами. На вывозке работали импортные («Клетрак», «Катерпиллер») и отечественные тракторы («Фардзон-Путиловец», «Коммунар», «Сталинец», СГ-65, ЧТЗ). Незначительная доля древесины вывозилась с помощью автомобилей ГАЗ-АА и ЗИС-5, ЗИС-21, ЗИС-50. Со строительством узкоколейных железных дорог стали применяться мотовозы и паровозы. В Танковском лесозаготовительном участке Надеждинского леспромхоза Уральской области, в начале 1930-х гг. в числе первых получившем тракторы, построили тракторную ледяную дорогу. В 1934 г. технический руководитель участка Я. И. Гинзбург сконструировал и испытал однополосные сани, которые получили распространение в сфере заготовки лесных ресурсов в разных регионах страны [4, с. 87]. В середине десятилетия были созданы механизированные лесопункты, однако техника использовалась недостаточно и нерационально.

Наблюдался дефицит механиков, горюче-смазочных материалов, запчастей, который сопровождался небрежным отношением рабочих к агрегатам и оборудованию, а невысокий уровень квалификации специалистов не позволял в короткие сроки ремонтировать технику.

В сезон 1931/32 г. Политбюро Центрального комитета Всесоюзной коммунистической партии (большевиков) (далее везде — ВКП(б)) обязало Высший совет народного хозяйства Советского Союза и Народный комиссариат путей сообщения механизировать вывозку леса на 50% путем устройства лежневых, ледяных и узкоколейных дорог, увеличило план строительства лежневых дорог на 1931 г. с 3 000 до 5 000 км [15]. Однако эти планы остались нереализованными, и темпы механизации вывозки лесных ресурсов были намного ниже, чем указывалось в официальных документах. За 1928-1932 гг. в стране были созданы «9 тыс. км конно-ледяных дорог, 3,4 тыс. км конно-лежневых дорог, 550 км тракторно-ледяных дорог, 740 км узкоколейных дорог, 300 км однорельсовых подвесных дорог». Это позволило в 1932 г. довести удельный вес вывозки леса по механизированным и рационализированным дорогам до 20% [9, с. 126].

Тем не менее результаты выполнения годовых планов вызывают сомнение. Так, в 1931 г. план вывозки в размере 229 млн м<sup>3</sup> был выполнен только почти на 62%, причем 90% заготовленного леса было вывезено по обыкновенным дорогам, а остальные 10% — по ледяным (в том числе за счет механизации — только 0,9%). В частности, планом 1931 г. было предусмотрено создание 31 тыс. км ледяных дорог, но было приготовлено, по данным на 1 апреля, 7 107 км, а из предполагавшейся вывозки по этим дорогам 31,5 млн м<sup>3</sup> леса было вывезено 7,8 млн м<sup>3</sup>. В 1931 г. было построено 242 км узкоколейных дорог (при плане 1069 км), но реально эксплуатировалось только 90 км; 2 968 км лежневых дорог (при плане 5 000 км) и 52 км подвесных дорог (при плане 1 000 км) [7]. Естественно, что при таком низком уровне механизации выполнить постоянно возрастающий план заготовки и вывозки леса было невозможно.

На начальном этапе механизация вывозки древесины в разных регионах осуществлялась неравномерно и зависела от степени развития лесопромышленного комплекса, транспортной инфраструктуры в целом, политики партийно-государственных органов в вопросах распределения техники. Если в 1928/29 г. в Уральском регионе по рационализированным и механизированным дорогам было перевезено 116 тыс. м<sup>3</sup> леса, в 1929/30 г. — 1 308 тыс., то в 1932 г. — 5 700 тыс. (25% от всего вывезенного леса), в 1933 г. (по предприятиям Наркомлеса) — 7 753 тыс. м<sup>3</sup> [17, с. 72]. В сезон 1929/30 г. трестом «Комилес» тракторами было вывезено 504 тыс. м<sup>3</sup> древесины (26% всего объема). Если в 1931 г. механизированная вывозка в Карелии составила 109 тыс. ф. м<sup>1</sup>, то за 11 месяцев 1933 г. — около 200 тыс. ф. м. В 1934 г. объем вывозки механизмами вновь снизился — 113 тыс. ф. м (1,1% от всего объема), но к 1937 г. увеличился до

<sup>1</sup> Ф. м — фестметр, представляет собой 1 м<sup>3</sup> сплошной древесины, единица измерения, применяемая в лесопромышленности.

2,1 млн ф. м (22,6%) [20, с. 180, 247, 343] за счет поступления большого количества тракторов и активного строительства механизированных лесопунктов. В Предуралье только в 1934 г. тракторы были использованы на вывозке древесины, доставив 0,07% общего объема лесных ресурсов [22, с. 124].

Удельный вес вывозки древесины предприятиями Наркомлеса по рационализированным (ледяным) дорогам в первом квартале 1933 г. достиг 14,7% (при плане 19,6%) [19. Оп. 1. Д. 2. Л. 60]. Не во всех трестах и предприятиях механизация и рационализация работ определяли выполнение производственных программ. В частности, в 1929/30 г. в леспромхозах трестов «Волгокаспийлес» и «Уралмет» почти не было тракторов, за исключением нескольких штук, появившихся только в конце лесозаготовительного сезона, отсутствовали узкоколейные дороги, неудовлетворительно были организованы ледяные дороги [16, с. 733-734].

По уральским трестам Наркомлеса механизация вывозки увеличилась с 1,9% в 1933 г. до 51,4% в 1937 г. (по стране соответственно с 5 до 32,2%) [12, с. 15]. В 1937 г. трест «Свердлес» впервые в летнее время заготовил и вывез 168 тыс. м<sup>3</sup> леса — 7,5% годового объема, а общий уровень механизированной вывозки достиг 62,5% [4, с. 8]. Напротив, в тех регионах, которым в годы реализации первых пятилетних планов отводилась важная роль в заготовке лесных ресурсов, в том числе на экспорт, и где в больших масштабах использовался принудительный труд сельских жителей, спецпереселенцев и заключенных, механизация лесозаготовительных работ осуществлялась, как правило, медленно. В этом отношении показательны темпы механизации в республике Коми. В 1936 г. удельный вес механизированной вывозки леса в этом регионе составил только 6,4% [20, с. 299]. К 1940 г. в Коми автономной республике, где лесопромышленный комплекс давал 2/3 валового продукта республики, механизированная вывозка леса составляла 22% [14, с. 282].

В 1938 г. по Наркомлесу было вывезено механизмами 36,9% леса, хотя планировалось 45,9%. У «Главвостлеса», действовавшего в Уральском регионе, показатели механизации вывозки были лучше — 46,6% при плане 58,6%. Однако фактический объем вывозки составил только 2,45 млн м<sup>3</sup>, или 36,3% плана [19. Оп. 1. Д. 137. Л. 16, 21]. Отдельные леспромхозы, лучше укомплектованные техникой, смогли добиться более высоких результатов. В частности, Новолялинский леспромхоз в 1935 г. вывез механизмами 305 тыс. м<sup>3</sup>, или около 50% годового задания. Лобвинский леспромхоз, имея в 1940 г. 46 тракторов ЧТЗ-60 и ЧТЗ-65, 18 автомобилей ЗИС-50 и ГАЗ-АА, четыре мотовоза, вывез 658 тыс. м<sup>3</sup> древесины, в том числе механизированным способом — 509 тыс. м<sup>3</sup>, из них тракторами — 460 тыс. м<sup>3</sup>, мотовозами по узкоколейным железным дорогам — 41 тыс. м<sup>3</sup> и автомобилями 8 тыс. м<sup>3</sup> [4, с. 211, 230].

В годы третьей пятилетки имело место снижение фактических показателей деятельности Наркомлеса, но, несмотря на увеличение числа тракторов и автомашин на производстве, реального роста объемов механизированной вывозки не произошло. В 1936 г. предприятия ведомства вывезли по узкоколейным и навес-

ным дорогам 10 млн м<sup>3</sup> древесины, а на 20 ноября 1940 г. этот показатель составил 5,4 млн м<sup>3</sup>. Причем если в 1936 г. одна тяговая единица рельсового транспорта вывозила в среднем 47 тыс. м<sup>3</sup> леса, то по данным на 20 ноября 1940 г. — 23 тыс. м<sup>3</sup> [20, с. 367].

Совет народных комиссаров Советского Союза и Центральный комитет ВКП(б) отмечали неудовлетворительное использование тракторов, многочисленные аварии механизмов в трестах «Севлес», «Свердлес», «Востсиблес». В четвертом квартале 1932 г. на предприятиях Наркомлеса работали только 584 трактора из 776 имевшихся в наличии. А по узкоколейным железным дорогам было вывезено 66,4% леса от плана [18]. Несмотря на увеличение числа тракторов и автомашин в карельских лесных трестах, простои техники в 1932 г. составляли 46% рабочего времени. В 1934 г. имевшиеся тракторы использовались «в лучшие периоды вывозки» по «Свердлесу» до 40%, по «Востсиблесу» — около 45%, по «Севлесу» — не более 63% [20, с. 247, 257].

Народный комиссар лесной промышленности Советского Союза В. И. Иванов отмечал, что за зимний сезон 1935/36 г. «не взяли даже 50% от трактора того, что он может дать... К таким прекрасным машинам, как трактор ЧТЗ „Сталинец“, нетерпимое, наплевательское отношение. Некоторые ухитряются так работать, что машина еще год не поработала, а ее надо ставить на капитальный ремонт...» [19. Оп. 1. Д. 30. Л. 16]. Несмотря на призывы руководителя Наркомлеса, неудовлетворительная ситуация с использованием тракторов и другой техники на лесозаготовках мало менялась со временем. В конце ноября 1936 г. по предприятиям Наркомлеса 250 тракторов были не отремонтированы, а из 46 тыс. тракторных саней, которые должны были работать на вывозке на мехлесопунктах, приготовили только 21 тыс. [19. Оп. 1. Д. 29. Л. 8]. При этом В. И. Иванов обозначил планы на 1937 г.: из 150 млн м<sup>3</sup> вывозка механизированным способом должна была составить 60 млн м<sup>3</sup>, из них тракторами — 42 млн м<sup>3</sup>, по рационализированным дорогам — 40 млн м<sup>3</sup>. Для достижения поставленных задач к началу 1937 г., по планам Наркомлеса, в лесу должны были работать 3 700 тракторов, 118 узкоколейных паровозов, 50 мотовозов на подвесных дорогах, больше 1 100 автомашин, до 250 арочных прицепов, 250 двухбарабанных лебедок, до 40 тыс. тракторных саней, свыше 3 000 платформ, до 2 000 автоприцепов и другая техника [19. Оп. 1. Д. 30. Л. 20, 64].

В 1938 г. по Наркомлесу 56,2% механизированной вывозки лесных ресурсов осуществлялось тракторами, 26,2% — автомашинами, 14,5% — по узкоколейным и железным дорогам. Наибольший объем древесины по трестам «Главвостлеса» вывозился тракторами (82,9% механизированной вывозки), остальное — автомашинами, по узкоколейным железным дорогам и подвесным дорогам [19. Оп. 1. Д. 137. Л. 22, 27]. В августе 1938 г. предприятия Наркомлеса вместо 2 096 тракторов, бывших на ходу, использовали 867, вместо 1 855 автомашин — 1 233 [20, с. 18]. По состоянию на 31 декабря 1938 г. работали 1 027 тракторов (хотя план был установлен в количестве 2 493) из 3 575 имевшихся машин; 1 232 автомашины (при плане 2 072) из 2 622 имевшихся. По главным управлениям

процент использования техники был таким же низким. По «Главвостлесу» работали только 199 тракторов из 252 имевшихся и 29 автомашин из 69 [19. Оп. 1. Д. 137. Л. 46]. Количество механизмов, занятых на вывозке леса, за четыре месяца увеличилось незначительно. Одной из причин этого были низкие показатели ремонта техники. С 1 января по 20 августа 1938 г. из 1 711 тракторов, нуждавшихся в ремонте, были отремонтированы только 528. Устойчивое положение с неудовлетворительным использованием техники подтверждают и данные первого квартала 1938 г., периода активной вывозки леса, когда простои тракторов составили 50% рабочего времени, автомашин — 54,4% [20, с. 319, 320].

Невысокий уровень квалификации основной части рабочих (в их состав входили также разные категории «спецконтингента»), занятых на заготовке и вывозке леса, отражался на состоянии техники и оборудования, которые за короткое время выходили из строя. Слабой была и ремонтная база лесозаготовительных предприятий. Неадекватное, негативное отношение к внедрению и рациональному использованию техники в сфере лесозаготовки было характерно даже для региональных руководителей, которых должно было особенно заботить выполнение производственных программ и привлечение ресурсов и инвестиций. Например, в мае 1937 г. первый секретарь Новолялинского районного комитета партии П. М. Щербаков обратился к заведующему промышленно-транспортным отделом Свердловского областного комитета партии Г. Г. Яну за помощью в тягловой силе, ввиду поломок полученных тракторов, и в ответ услышал: «...Есть у вас стахановцы, выполняющие 200-300%, сделайте так, чтобы все выполняли 200-300%, и тогда не надо будет лошадей» [21, с. 387].

На заготовке и вывозке леса использовалась не вся транспортная техника, имели место случаи, когда большая ее часть простаивала из-за поломок, отсутствия топлива, запчастей, рабочей силы. В 1940 г. из 4 417 тракторов, имевшихся в распоряжении предприятий Наркомлеса, на производстве использовалось только 805. В 1936 г. ведомство, имея тракторный парк в 1 852 единицы, вывезло 11,8 млн м<sup>3</sup> леса, а на 20 ноября 1940 г. при наличии 4 417 тракторов — 12,3 млн м<sup>3</sup>. В результате средняя годовая вывозка на один трактор снизилась более чем в два раза. Несколько лучше сложилась ситуация с использованием автомашин. В 1936 г. при наличии 1 006 единиц техники было вывезено 3,7 млн м<sup>3</sup> леса, а на 20 ноября 1940 г. при 6 618 автомобилях (хотя фактически работали только 1 198) — 10,8 млн м<sup>3</sup> [20, с. 367]. Низкий уровень использования механизмов был вызван слабой ремонтно-технической базой лесозаготовительных предприятий, материальными и организационными трудностями. К примеру, в Красновишерском леспромхозе на 20 сентября 1940 г. были отремонтированы «три трактора при плане 29 и пять автомашин при плане 10, в Новолялинском леспромхозе — пять тракторов при плане 20 и пять автомашин при плане 15» [5. Оп. 1. Д. 10. Л. 47].

Тем не менее постепенное увеличение транспортных средств в сфере лесозаготовки было очевидным, хотя и неравномерным. Если в республике Коми число тракторов выросло с 32 в 1932 г. до 117 в 1937 г., то в Карелии — с 25 еди-

ниц в 1932 г. до 313 в 1937 г. и до 328 на 1 января 1940 г. (количество автомобилей за пять лет изменилось только с 14 до 37, зато за 1937-1939 г. достигло 366) [20, с. 299, 343, 360]. А. А. Антуфьев подсчитал, что в 1938 г. в Уральском регионе на заготовке лесных ресурсов имелось 464 трактора, 371 грузовая машина, 16 паровозов, 28 мотовозов, а в начале 1940 г. только в Свердловской, Пермской областях и Удмуртии было 778 тракторов, 726 грузовых машин, 19 паровозов и 71 мотовоз [3, с. 63].

Уровень механизации вывозки лесных ресурсов в уральских трестах Наркомлеса был примерно таким же, как в хозяйственных организациях Народного комиссариата тяжелой промышленности Советского Союза. Однако отдельные лесозаготовительные предприятия имели высокие показатели механизированной вывозки древесины. Так, трест «Серовлесдревмет» в системе всесоюзного треста «Лесчермет» Народного комиссариата черной металлургии считался самым крупным и наиболее механизированным, имел 117 автомобилей, 82 трактора, три паровоза и четыре мотовоза, 430 км лесовозных дорог, механизированная вывозка леса составляла 57%. А Нижнесалдинский мехлесопункт, несмотря на то, что валка леса, раскряжевка, подкатка, погрузочно-разгрузочные работы выполнялись вручную, на двух машинах ЗИС-5 и пяти газогенераторных автомобилях ЗИС-21 в 1940 г. вывез 49 тыс. м<sup>3</sup> (51% годового объема) [4, с. 17, 63].

Как и на предприятиях лесопромышленного комплекса Наркомлеса, других ведомств, уровень механизации работ по заготовке и вывозке леса в исправительно-трудовых лагерях, также игравших важную роль в лесозаготовке, был невысоким и рос медленно. Механизированная вывозка леса по Народному комиссариату внутренних дел составляла в 1939 г. 23,9%, а на предприятиях Наркомлеса — 35,4%. К 1950 г. показатель механизированной вывозки леса в Министерстве внутренних дел превысил только 53% [8, с. 36].

«Лесные» исправительно-трудовые лагеря располагали значительной транспортной инфраструктурой для вывозки древесины, техникой. В 1939 г. суммарный объем лесовозных путей и технической оснащенности по 16 лагерям, расположенным на Европейском Севере, в Волго-Вятском, Уральском и Сибирском регионах, выглядел так:

1. Железные дороги (включая временные погрузочные усы) — 1 017 км (годовая производительность — около 20 млн м<sup>3</sup>), 103 паровоза, более 2 тыс. вагонов.
2. Автолежневые дороги — 513 км (годовая производительность — около 4,4 млн м<sup>3</sup>), 282 автомашины (всего на производстве — 1 477).
3. Тракторные ледяные дороги — 938 км (производительность — около 3,8 млн м<sup>3</sup>), 395 тракторов (всего на производстве — 677) и 4 950 тракторных саней.
4. Круглолежневые дороги — 2 709 км, 39 700 лошадей.

Отдельные лагеря имели внушительный, по меркам изучаемого периода, транспортный парк, сопоставимый с количеством единиц техники у лесозаготовительных трестов. Среди «лесных» лагерей Локчимский и Ивдельский ис-

правительно-трудовые лагеря использовали самое большое количество автомашин (в сумме 91 из 282, задействованных на вывозке лесных ресурсов), Усольский — тракторов (100 из 395) (подсчитано по: [6, с. 737-747]).

Суровые природно-климатические условия Европейского Севера, Урала, Дальнего Востока оказывали существенное влияние на характер и темпы механизации лесопромышленной деятельности. Так, 90% лесных площадей, закрепленных за Беломорско-Балтийским комбинатом Народного комиссариата внутренних дел Советского Союза, были заболочены, поэтому распространение получила гужевая вывозка по круглолежневым дорогам [6, с. 738]. По данным на 1 января 1940 г., комбинат по сравнению с трестами Наркомлеса в Карелии обладал разветвленной сетью круглолежневых (2 250 км) и узкоколейных дорог (164 км), на которых работали 15 паровозов, 9 мотовозов и 356 платформ, а в 1941 г. — 19 паровозов, 8 мотовозов, 486 платформ. Помимо этого на производстве были задействованы 40 автомашин и 17 тракторов [20, с. 360, 378].

В исправительно-трудовых лагерях процент использования техники также был низким. Например, в 1940 г. «Усольлаг» имел «104 трактора и 128 грузовых машин, а в день проверки работали только 14 тракторов и 13 машин, остальная техника находилась в ремонте или простаивала» [23].

Темпы механизации вывозки и трелевки древесины на Урале были выше, чем по Советскому Союзу — оснащенность механизмами леспромхозов Наркомлеса в регионе была одной из наиболее высоких. В сфере заготовки лесных ресурсов была также высокой доля хозяйственных организаций Народного комиссариата тяжелой промышленности, которые располагали относительно развитой материально-технической базой. Так, механизированная трелевка древесины по Советскому Союзу в 1940 г. составляла 6,6%, а на Урале в 1937 г. — 16,2% [12, с. 15].

За годы Великой Отечественной войны произошло снижение уровня механизированной вывозки лесных ресурсов у трестов и рост этого показателя у исправительно-трудовых лагерей. Их роль в лесопромышленном комплексе еще более возросла, по сравнению с периодом 1930-х гг. «В 1946 г. подвозка древесины к верхним складам была механизирована на 2,4%, вывозка — на 39,6%» [2, с. 72]. К концу 1940-х гг. удельный вес механизированной вывозки лесных ресурсов в стране составлял только 43% [24, с. 89, 94]. За 1950-1965 гг. уровень механизации работ по подвозке древесины к верхним складам возрос с 29 до 96%, вывозке — с 56,7 до 99,4%. В конце 1960-х гг. в сфере заготовки лесных ресурсов было занято около 1,5 млн человек. Из них выполняли работу при помощи машин и механизмов 32,4%, остальные были заняты ручным трудом, притом почти половина рабочих (47,8%) — без машин и механизмов [2, с. 73, 78, 79].

А. В. Андреев, анализируя особенности технического прогресса в сфере заготовки лесных ресурсов в конце 1960-х — начале 1970-х гг., не подвергая сомнению политику партийно-государственных органов по отношению к лесопромышленному комплексу, указал важную причину низкой эффективности механизации и функционирования отрасли в целом. Суть ее сводилась к тому,

что в Советском Союзе механизация опиралась, с одной стороны, на «ограниченные возможности человеческого организма» (то есть на организацию разного рода комплексных бригад, участие в социалистическом соревновании, распространение опыта работы). С другой стороны, «для выполнения отдельных операций, которые раньше выполнялись вручную, внедрялись машины вначале общего назначения, а затем специальные — трелевочные тракторы и лесовозные машины» [2, с. 78].

Получалось, что механизация еще с начала 1930-х гг. не предполагала внедрения системы машин, которая свела бы к минимуму ручной труд в лесопромышленном комплексе, способствовала бы дальнейшей автоматизации всех производственных процессов. В Советском Союзе не были созданы специализированные предприятия, которые могли бы заниматься разработкой, конструированием и производством новых образцов техники, систем машин, в том числе с учетом иностранного опыта, для выполнения всего комплекса работ в сфере лесопользования. В действительности технику и оборудование выпускали машиностроительные предприятия «широкого профиля», что приводило к неудовлетворительному сочетанию производственных параметров (например, мощности, скорости, маневренности) механизмов, совершенствованию их на одной и той же базе (яркий пример — увеличение мощности тракторов с заменой только части комплектующих или изменением отдельных параметров, в итоге существенно не увеличивавших производительность). В отрасли происходило формальное увеличение количества техники, которое в совокупности с важными факторами (недоучет природно-климатических и социально-экономических особенностей регионов; государственная политика в сфере труда, исключавшая безработицу; преобладание ручного труда, в том числе принудительного; неудовлетворительное использование, содержание и ремонт механизмов; отношение к труду в целом) не привело к резкому повышению объемов заготовки, вывозки, сплава лесных ресурсов.

### **Заключение**

Таким образом, механизация, по замыслу властей, должна была кардинально улучшить ситуацию в сфере лесопользования, однако, несмотря на увеличение количества машин и агрегатов, формирование производственной инфраструктуры, результаты были неудовлетворительными. Из-за слабой материально-технической базы, дефицита квалифицированных специалистов, негативного отношения работников к технике существенная часть механизмов простаивала либо использовалась не на полную мощность. Получалось, что освоение работниками новой техники не поспевало за активным ее внедрением, зачастую не учитывавшим реальных производственных возможностей хозяйственных организаций. На протяжении 1930-х гг. рост объемов лесопромышленной деятельности был обусловлен двумя важными явлениями: механизацией, хотя и с низкими показателями использования техники по времени и фондоотдачи, и распространением ручного труда, в том числе сверхэксплуатацией заключенных и спецпереселенцев.

На распределении машин и агрегатов серьезно сказались региональные и ведомственные особенности. На некоторых осваивавшихся территориях, где лесопромышленный комплекс должен был стать регионообразующей отраслью (например, в автономной области, затем республике Коми), количество механизмов на протяжении 1930-х гг. и удельный вес механизации лесозаготовительных работ оставались незначительными. Напротив, там, где несколько лесопользователей осуществляли промышленную деятельность (к примеру, в Уральском регионе), концентрация машин и агрегатов и результативность их работы были выше. В целом же, несмотря на проводившуюся политику механизации в лесной отрасли, удельный вес ручного труда в разных видах работ к началу 1940-х гг. превалировал.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Александров В. А. Механизация лесосечных работ в России / В. А. Александров. СПб.: Профи, 2009. 256 с.
2. Андреев А. В. Технический прогресс и технико-экономические показатели в лесозаготовительной промышленности / А. В. Андреев // Известия Томского политехнического института. 1972. Том 255. С. 72-82.
3. Антуфьев А. А. Уральская промышленность накануне и в годы Великой Отечественной войны / А. А. Антуфьев. Екатеринбург: УрО РАН, 1992. 337 с.
4. Глузман В. Л. Лесозаготовительные предприятия Среднего Урала / В. Л. Глузман, М. Ф. Маслоков. Екатеринбург: Сократ, 2001. 384 с.
5. Государственный архив Пермского края. Ф. р-1086.
6. ГУЛАГ: Главное управление лагерей. 1918-1960 / под ред. акад. А. Н. Яковлева; сост. А. И. Кокурин, Н. В. Петров. М.: МФД, 2000. 888 с.
7. История индустриализации СССР. 1929-1932 гг.: док. и мат. URL: [www.istmat.info/node/7684](http://www.istmat.info/node/7684)
8. История сталинского Гулага. Конец 1920-х — первая половина 1950-х годов: собрание документов в 7 т. / отв. ред. и сост. О. В. Хлевнюк. М.: РОССПЭН, 2004. Том 3. Экономика Гулага. 624 с.
9. Итоги выполнения первого пятилетнего плана народного хозяйства Союза ССР. М.; Л.: Стандартизация и рационализация, 1933. 276 с.
10. Зыкин И. В. «Зеленое золото» индустриализации. Лесопромышленный комплекс Уральского региона в конце 1929 г. — первой половине 1941 г. Нижний Тагил: Нижнетагильский гос. соц.-пед. ин-т (филиал) Российского гос. проф.-пед. ун-та, 2015. 140 с.
11. Зыкин И. В. Лесопромышленный комплекс Уральского региона (конец 1929 г. — первая половина 1941 г.): дис. ... канд. ист. наук / И. В. Зыкин. Нижний Тагил, 2014. 237 с.
12. Кузнецов А. Ф. Борьба партийных организаций за развитие лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности Урала в 1933-1937 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук / А. Ф. Кузнецов. Свердловск, 1979. 19 с.
13. Левин В. Промышленность в плане на 1931 год / В. Левин // Плановое хозяйство. 1930. № 12. С. 124-156.

14. Максимова Л. А. Роль репрессированного населения в экономической модернизации на Европейском Северо-востоке / Л. А. Максимова // История сталинизма: репрессированная российская провинция: материалы международной науч. конф. (Смоленск, 9-11 октября 2009 г.) М.: РОССПЭН; Фонд «Президентский центр Б. Н. Ельцина», 2011. С. 274-285.
15. Об условиях труда в лесных районах (утверждено Политбюро ЦК ВКП(б) 20 февраля 1931 г.). Приложение № 7 к п. 42/59, пр. ПБ № 27. URL: <http://istmat.info/node/51570>
16. Общество и власть. Российская провинция. 1917-1940. Пермский край: док. и мат. / отв. ред. А. Б. Суслов. Пермь: Банк культурной информации, 2008. 920 с.
17. Петров Б. С. Очерки о развитии лесной промышленности Урала / Б. С. Петров. М.; Л.: Гослесбумиздат, 1952. 146 с.
18. Постановление комиссии исполнения при СНК СССР «О работе Народного комиссариата лесной промышленности по заготовке и вывозке леса». 11 марта 1933 г. URL: <http://istmat.info/node/36009>
19. Российский государственный архив экономики. Ф. 7637.
20. Советская лесная экономика. Москва-Север. 1917-1941 гг.: сб. док. и мат. / сост. В. Г. Макуров, А. Т. Филатова; Ин-т языка, литературы и истории Карельского науч. центра РАН; Гос. архив обществ.-полит. движений и формирований Респ. Карелия; Нац. архив Респ. Карелия. Петрозаводск, 2005. 442 с.
21. Сушков А. В. Заведующие промышленно-транспортным отделом Свердловского обкома ВКП(б) в 1930-е гг.: социально-профессиональный портрет / А. В. Сушков, Е. И. Яркова // Урал индустриальный. Бакунинские чтения. Индустриальная модернизация Урала в XVIII-XXI вв.: материалы XI Всероссийской науч. конф. (Екатеринбург, 26-27 сентября 2013 г.). В 2 т. Екатеринбург: Изд-во УМЦ УПИ, 2013. Том 1. С. 384-395.
22. Тиунов В. Индустриальные пятилетки Западного Урала / В. Тиунов. Пермь: Пермское кн. изд-во, 1977. 514 с.
23. Шевырин С. А. Развитие лесной отрасли в Прикамье в 1930-1950-е гг. / С. А. Шевырин. URL: <http://www.politarchive.perm.ru/publikatsii/stati/razvitie-lesnoj-otrasli-v-prikame-v-1930-1950-e-gody.html>
24. Шегельман И. Р. Лесные трансформации (XV-XXI вв.) / И. Р. Шегельман. Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 2008. 240 с.

Ivan V. ZYKIN<sup>1</sup>

UDC 908

**THE PROBLEMS OF MECHANIZATION OF FOREST RESOURCES  
REMOVAL IN THE FOREST INDUSTRY COMPLEX  
OF THE SOVIET UNION IN THE 1930s**

<sup>1</sup> Cand. Sci. (Hist.), Teacher, School no 27 (Perm)  
zivverh@mail.ru

**Abstract**

The research of the problems of the Soviet Union modernization in the 1930s is still relevant. The attention of scientists is attracted by poorly studied questions of a critical era, such as the question of transformations in the forest industry complex, the analysis of which reveals positive and negative sides. Their understanding is necessary also for determination of the prospects and the solution of problems of the industry. One of the poorly studied topics is mechanization in the forest industry complex on which Communist Party and state bodies put their stake in increasing the volumes of logging and removing of forest resources.

The directions of mechanization in the industry, the dynamics of introduction, and the problems of use of the equipment are defined. The rates of mechanization of the wood removal in the civil economic organizations and labor camps are compared. The analysis of the historical sources, the address to the questions of mechanization in the sphere of forced labor, the attitude of the authorities, economic organizations, and workers to the introduction and the use of the equipment allowed investigating in a comprehensive manner the problems of mechanization of the forest industry complex of the Soviet Union. The conclusions about the incompleteness of this process, the failure to follow the plans for the mechanized removal of forest resources, preservation of manual work in the industry in the 1930s are formulated.

**Keywords**

Forest industry complex, modernization, mechanization, wood procurement, removal, People's Commissariat of the forest industry, labour camps.

---

**Citation:** Zykina I. V. 2019. "The problems of mechanization of forest resources removal in the forest industry complex of the Soviet Union in the 1930s". Tyumen State University Herald. Humanities Research. Humanitates, vol. 5, no 1, pp. 188-202.  
DOI: 10.21684/2411-197X-2019-5-1-188-202

---

---

**DOI: 10.21684/2411-197X-2019-5-1-188-202****REFERENCES**

1. Aleksandrov V. A. 2009. Mechanization of Logging Operations in Russia. Saint Petersburg: Profi. [In Russian]
2. Andreyev A. V. 1972. "The technical progress and technical and economic indicators in the logging industry". *Izvestiya Tomskogo politekhnicheskogo instituta*, vol. 255, pp. 72-82. [In Russian]
3. Antufyev A. A. 1992. The Ural industry on the eve of and during the Great Patriotic War. Yekaterinburg: Ural Branch of the Russian Academy of Sciences. [In Russian]
4. Gluzman V. L., Maslyukov M. F. 2001. Logging Companies of the Middle Ural. Yekaterinburg: Sokrat. [In Russian]
5. State Archive of the Perm Region. F. r-1086. [In Russian]
6. Yakovlev A. N., Kokurin A. I., Petrov N. V. (eds.). 2000. GULAG: The Main Administration of Camps. 1918-1960. Moscow: MFD. [In Russian]
7. Istoricheskiye materialy. "The history of the USSR industrialization. 1929-1932: documents and materials". <http://istmat.info/node/7684> [In Russian]
8. Hlevnyuk O. V. (ed.). 2004. The History of the Stalinist Gulag. Late 1920s — First Half of the 1950s: Collection of Documents in 7 vols., vol. 3. Economy of the Gulag. Moscow: ROSSPEN. [In Russian]
9. Standartizatsiya i ratsionalizatsiya. 1933. The Results of the Implementation of the First Five-Year Plan of the USSR National Economy. Moscow, Leningrad: Standartizatsiya i ratsionalizatsiya. [In Russian]
10. Zykin I. V. 2015. "The Green Gold" of the industrialization. The forest industry complex of the Ural region at the end of 1929 — the first half of 1941. Nizhny Tagil: Nizhny Tagil State Social Pedagogical Institute (branch) of the Russian State Vocational Pedagogical University. [In Russian]
11. Zykin I. V. 2014. "The forest industry complex of the Ural region (the end of 1929 — the first half of 1941)". Cand. Sci. (Hist.) diss. Nizhny Tagil. [In Russian]
12. Kuznetsov A. F. 1979. "The struggle of the party organizations for the development of the forest, woodworking, and pulp and paper industry of the Ural in 1933-1937". Cand. Sci. (Hist.) diss. abstract. Sverdlovsk. [In Russian]
13. Levin V. 1930. "The industry in the plan for 1931". *Planovoye khozyaystvo*, no 12, pp. 124-156. [In Russian]
14. Maksimova L. A. 2011. "The role of the repressed population in the economic modernization in the European Northeast". Proceedings of the International Scientific Conference "The History of Stalinism: Repressed Russian Province", Smolensk, October 9-11, 2009, pp. 274-285. Moscow: ROSSPEN, Fond "Prezidentskiy tsentr B. N. El'tsina". [In Russian]
15. Istoricheskiye materialy. "On working conditions in forest areas (approved by the Political Bureau of the Central Committee of the All-Union Communist Party Bolsheviks on 20 February 1931). Appendix no 7 to p. 42/59, pr. PB no 27". <http://istmat.info/node/51570> [In Russian]

16. Suslov A. B. (ed). 2008. Society and Power. The Russian Province. 1917-1940. The Perm Territory: Documents and Materials. Perm: Bank kul'turnoy informatsii. [In Russian]
17. Petrov B. S. 1952. Essays on the Development of the Ural Forest Industry. Moscow, Leningrad: Goslesbumizdat. [In Russian]
18. Istoricheskiye materialy. "Decision of the commission of execution at the Council of People's Commissars of the USSR 'On the work of the People's Commissariat of the timber industry in harvesting and transporting timber'. 11 March 1933". <http://istmat.info/node/36009> [In Russian]
19. Russian State Archive of the Economy. F. 7637. [In Russian]
20. Makurov V. G., Filatova A. T. (eds.). 2005. The Soviet Forest Economy. Moscow-North. 1917-1941: Collection of Documents and Materials. Petrozavodsk: Institute of Linguistics, Literature and History of Karelian Research Centre Russian Academy of Sciences; State Archive of Social-Political Movements and Formations of the Republic of Karelia; National Archive of the Republic of Karelia. [In Russian]
21. Sushkov A. V., Yarkova E. I. 2013. "Heads of the industrial and transport department of the Sverdlovsk Regional Committee of the All-Union Communist Party Bolsheviks in the 1930s: social and professional portrait". Proceedings of the 11<sup>th</sup> All-Russian Scientific Conference "Industrial Ural. Bakunin Readings. Industrial Modernization of the Ural in the 18<sup>th</sup>-21<sup>st</sup> Centuries", Ekaterinburg, September 26-27, 2013, in 2 vols, vol. 1, pp. 384-395. Yekaterinburg: Izd-vo UMTS UPI. [In Russian]
22. Tiunov V. 1977. Industrial Five-Year Plan of the Western Ural. Perm: Permskoye kn. izd-vo. [In Russian]
23. Shevyrin S. A. "The development of the forest industry in the Prikamye in the 1930s-1950s". <http://www.politarchive.perm.ru/publikatsii/stati/razvitiye-lesnoj-otrasli-v-prikame-v-1930-1950-e-gody.html> [In Russian]
24. Shegelman I. R. 2008. Forest Transformations (15<sup>th</sup>-21<sup>st</sup> Centuries). Petrozavodsk: PetrGU. [In Russian]