

УРАЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ КАК УТОПИЯ¹

В статье рассмотрены представления общественности Урала о перспективах развития хозяйства региона накануне районирования, которые во многом определили проведение границ на областном, окружном уровнях, а также стали своеобразной программой развития Уральской области. Сделан вывод о том, что это видение будущего ограничивало развитие Урала не только своей утопичностью (устройство водных каналов и использование энергии ветра), но и стремлением все экономические проблемы решить на местном уровне (местная электрификация и местные виды топлива).

Ключевые слова: Уральская область, районирование Урала, промышленность Урала, территориальная система управления промышленностью.

После падения царского режима в сознании масс появилась идея о том, что светское правительство будет открыто всем новшествам, достижениям науки, что наступает эпоха изменений. На Урале этот период совпал с районированием, которое в 1920-е гг. мыслилось как моделирование хозяйственных и управленческих процессов. В ходе дискуссий о районировании Урала было высказано множество идей. Они нашли отражение в местной периодической печати и в архивных документах. Наиболее активно обсуждение шло в период с 1921 г., когда была создана первая местная областная комиссия по районированию Урала, по 1925 г. – когда начали осознавать итоги административно-территориальной реформы. Особенно интересны материалы таких журналов, как «Экономика», «Юный пролетарий Урала». Их номера за 1923 г. содержат статьи с футуристичными картинами будущего общества, промышленности, Урала, – что говорит о всплеске «утопии» как реакции на рай-

¹ Исследование выполнено при финансовой поддержке гранта Российского научного фонда (проект №16-18-10106 «Раннесоветское общество как социальный проект: идеи, механизмы реализации, результаты конструирования»).

онирование. Необходимо отметить, что авторами статей в разных журналах выступали одни и те же люди. Это придает авторский взгляд высказанным концепциям и идеям. Вместе с тем, между публикациями в журналах и архивными документами прослеживается преемственность, т.е. они не противоречат, а скорее дополняют друг друга. Несмотря на утопичность представлений о будущем, эти идеи оказали влияние на реформу районирования и судьбу Уральской области.

Осознание смыслов, которыми наделялись границы области в 1923 г., не только поможет понять идею Уральской области «по замыслу», но и, возможно, причины ее ликвидации. Уральская область была создана в ноябре 1923 г. в составе 4 губерний (Екатеринбургской, Пермской, Челябинской, Тюменской и Тобольского Севера) и состояла из 15 округов, 203 районов, 3142 сельсоветов. По словам современников, ее территория превышала территории Германии, Франции, Швеции вместе взятых [Уральский статистический ежегодник, с. 2]. Не удивительно, что будущее Урала видели в формировании экономически самостоятельной индустриальной области. Развитие должно было опираться на принципы научной организации, использование новых видов топлива, развитие путей сообщения. Рассмотрим их подробнее.

Наука как основной принцип организации Уралобласти

Районирование в 1920-е гг. рассматривалось как передовое направление развития хозяйства и связывалось с планами электрификации, тейлоризации, укрупнения и районирования промышленных и сельскохозяйственных предприятий, создания единого плана и т.д. [Альтшуллер, Экономическое изучение Урала..., с. 5–17].

Доказательством того, что определение границ в 1923 г. далеко выходило за границы просто административно-территориальной реформы говорит следующее высказывание, встреченное на страницах журнала «Экономика»: *«мы, районаторы, <...> будем создавать возможно более верную карту [хозяйства], которой, увы, до сих пор еще не существует»* [Генкель, с. 64–65]. Кроме этого районирование виделось как *динамическое*, т.е. как бесконечный

процесс: «мы ведь надеемся, что мы делаем живое, динамическое дело, а не статистическое, осужденное, подобное прежним губерниям, на вековую неподвижность» [Там же].

Иными словами, районирование рассматривалось как изучение и проектирование хозяйства и управления Урала в территориальном разрезе и *на научной основе*: «будущее хозяйство не может быть построено ни на какой больше основе кроме научной» [Альтшуллер, Научная организация труда..., с. 10–13; Альтшуллер, Экономическое изучение Урала..., с. 5–17].

Для того чтобы развитие хозяйство основывалось на передовых разработках, по мнению М. И. Альтшуллера, необходимо было в первую очередь создать *научно-экономический центр для всего Урала*, направляющий работу органов управления. «Это центр, где бы можно было все экономические материалы каталогизировать, картографировать, коллекционировать, организовать музей товароведения, экран, выставки. Особо сложные работы по консультации, экспертизе, составлению справок и заключений и, наконец, попытки тейлоризации, применения психотехнического метода к хозяйственному труду, одним словом, все проекты рационализации уральского народного хозяйства – нужно будет проводить через Научно-Экономическое Бюро. <...> При районировании России, захватывающем в первую очередь Урал, Научно-Экономическое Бюро на Урале необходимо организовать в ближайшем же будущем» [Альтшуллер, Экономическое изучение Урала..., с. 5–17]. Этот Институт экономических исследований должен *был иметь возможность взаимодействия с границей*, главным образом, с Германией, с целью получения наработок по психотехнике и социальной инженерии [Альтшуллер, Еще о наших..., с. 8–9].

Конечной целью применения научных наработок было построение рационального хозяйства Урала. Основными составляющими рационализации являлось:

1. решение вопросов энергетики региона (новые виды источников энергии);

2. организация оптимального взаимодействия предприятий и отраслей на региональном уровне на базе передовых научных достижений (в т.ч. химии);
3. развитие путей сообщения и транспорта;
4. создание территориальной системы управления промышленностью.

Энергетика как фактор районирования

Энергетика в утопиях рассматривалась не просто как экономическая отрасль, а как элемент, связующий все структуры общества – человека, предприятие, территорию региона – территорию страны в целом. На уровне региона выделялось 3 энергетических уровня. К первому и базовому уровню относился человек, который выступал в качестве основного источника энергии, которую необходимо мобилизовать и эффективно использовать.

Размышляя над проблемой энергетики края, М. И. Альтшуллер писал, что на государственном уровне необходимо решить проблему по увеличению *энергетического бюджета страны*. На уровне человека проблемы энергетики М. И. Альтшуллер предлагал решать на базе наработок *хозяйственной психотехники* (психология в применении к решению хозяйственных задач), НОТ и разработок Тейлора, Джилльберта, Гантта, Ерманского Бехтерева и др. Он описывал человека как *рабочую машину, рычагами которой являются кости, а двигателями мускулы, оснащенную* аппаратом для топки и получения энергии [Альтшуллер, Научная организация труда..., с. 10–13]. Человек рассматривался в качестве «живой силы», возможности которой следовало увеличивать как через развитие тела, так и за счет повышения культурности, «технической сознательности» для усвоения организаторских навыков и в условиях усложнения машин.

В свою очередь машины и механизмы также должны стать более экономными и эффективными и пройти путь от парового двигателя к автомобильному и затем к авиационному двигателю, в котором использование энергии максимальное, а вес самого двигателя минимален [Альтшуллер, Экономическое изучение Урала..., с. 5–17].

Следующим уровнем построения энергетической пирамиды был усовершенствованный завод – рационально построенный экономический район: «если можно доказать, что данные границы районов максимально повышают работоспособность, т.е. энергетику каждого из них, то районирование проведено правильно» [Семченко, с. 57–60].

Для рациональной организации территории принципиальное значение имели источники энергии. Если для управления человеком можно было использовать наработки психотехники, то для полноценной жизни завода и территории были необходимы передовые энергоносители – торф, каменный уголь и т.д.

Эти размышления были особенно актуальны потому, что на Урале в этот период очень остро стояла топливная проблема: в Прикамском и Приуральском крае среди топливных ресурсов основное место занимало древесное топливо, которое не могло долго использоваться без ущерба для народного хозяйства края. При древесном топливе, применявшемся на Урале, усиленном экспорте – и колоссальных лесных массивов на Урале не хватило бы более чем на 15 лет.

Исходя из этого, энергетика Урала должна была строиться на новых для Урала, недооцененных источниках энергии. Неоднократно в печати и архивных документах отмечалось, что было бы большой ошибкой, разрешать топливную проблему только за счет Сибири, т.к. Печорская экспедиция проф. А.А. Чернова обнаружила в бассейне реки Печоры четыре выхода *каменного угля* [ГАСО, ф. Р-241, д. 1, л. 93–108]. Огромные надежды возлагались на *использование низкосортного топлива (бурый уголь, торф)* в металлургических операциях путем применения передовых методов обработки – флюотационного обогащения Кизеловского каменного угля, брикетирования Уральских бурых углей и обогащения Егоршинского антрацита. Планировалось готовить из них топливо любого назначения – газогенераторное, паровичное, *синтетический кокс из некоксующихся углей*, пылевидное топливо [ГАСО, ф. Р-241, д. 1, л. 93–108].

В. М. Гейнрих в статье «Торф» пишет, что «в силу специфического уклада хозяйственной жизни заводов и бывшим обилием лесов, *торф* также не рассматривался ранее как топливо. Но торф дает в 40 раз больше топлива с десятины, по сравнению с дровами, а производительность торфяников выше, чем добычи дров и каменного угля, себестоимость ниже. Запасы торфа на Урале громадны. Оптимален он и по расположению – расстояния от болот до пунктов потребления по Уралобласти – от 2 до 9 верст» [ГАСО, ф. Р-241, д. 1, л. 129–132]. Перспективы употребления торфа связывались не только с фабриками и заводами (отопление водогреек, водокачек), но с обслуживанием электростанций, железных дорог.

Также, как и с углем, планировалось производить облагороженные фабрикаты из торфа – *формованного торфа, брикетов, торфяного порошка*. Брикеты подходили для комнатного отопления и под паровыми котлами, порошок – для топок с большей площадью нагрева, кокс – для кузниц, вагранок, отчасти, домашних печей [Там же].

Торф и бурый уголь «будоражили» умы районаторов тем, что являлись местным, более доступным, вариантом топлива, уменьшающим зависимость от других регионов страны, а также привлекали внимание дешевой и энергоемкостью.

Еще одной идеей, характерной для начала 1920-х гг., было представление, что вскоре основными источниками энергии станут «живые» энергоносители – *солнечные лучи, вода и ветер*. М. И. Альтшуттер и Вл. Саковский писали: «к услугам лесопромышленников выше Перми находится целая сеть рек и речек, впадающих в Каму и ее притоки. Более или менее значительных из них по карте Закожурникова насчитывается более 300. И такая масса текущей воды, *стало быть живой*, остается нынче почти неиспользованной» [Альтшуллер, Экономическое изучение Урала, с. 5–17]. Силу течения этих рек и речек планировалось использовать сравнительно экономным способом. Реки представлялись лестницами из мостов и плотин. Уже в начале XX в. было спроектировано более 25 плотин для Уральских рек. Запасы «белого уг-

ля» рек Уральского хребта, по расчетам В. Е. Грум-Гржимайло, составляли 205 000 лошадиных сил [ГАСО, ф. Р-241, д. 1, л. 173–178]. Авторы здраво оценивали этот ресурс и отмечали, что запасы гидравлической энергии Урала не могут быть отнесены к крупным величинам, отдельные мощности могут быть сконцентрированы в отдельных точках до 200–700 лошадиных сил, в более редких случаях – до 2000–5000. Силы воды было достаточно для функционирования мелкой и сельской промышленности, но не фабричной. По максимальным расчетам на 1925 г. использовалось лишь 14% от возможного уровня ее применения, т.е. направление считалось перспективным [Там же].

Таким образом, применение энергии воды рассматривалось как основа для мелкой электрификации – первой ступени общей схемы электрификации.

Помимо воды важное место в утопиях отводилось энергии ветра. Однако условия Урала и в этом отношении не расценивались как благоприятные: средняя скорость ветра, учитываемая в расчетах, была равна 4,48 метров в секунду, что могло дать максимум 36 000 000 лошадиных сил [ГАСО, ф. Р-241, д. 1, л. 243–250]. Сезонные циклы функционирования водных и воздушных источников энергии можно было сгладить, используя принцип аккумулятора. Для водных и ветряных энергоресурсов это мог быть пруд («удобнее всего использовать пруд как гидравлический аккумулятор и ветряным двигателем пользоваться лишь для пополнения пруда, перекачивая воду из отводящего канала»). В результате была предложена идея комбинирования ветро-станций с гидростанциями: «при мощности гидростанции в 100 лошадиных сил, потребуется 5 ветрянок». [Там же].

Вода и ветер, в свою очередь, рассматривались как аккумулятор солнечной энергии. Один из авторов предложил создать «солнечную машину» для использования тепловой энергии солнечных лучей, накопленной в текущей воде и воздухе [Саковский, с. 37–38].

Электрификация

Центральным звеном в решении энергетической проблемы Урала была идея электрификации. Был принят план ГОЭЛРО, по которому было намечено сооружение в Уральском регионе ряда крупных электростанций, в т.ч. 3 паровых (Кизеловская, Челябинская, Егоршинская) и 1 гидроэлектрическая (Чусовая) [Семченко, с. 57–60].

Электрическая энергия в раннесоветском обществе служила символом будущего и рассматривалась как предпосылка и основной образ коммунистического общества, во многом благодаря высказыванию В. И. Ленина «Коммунизм есть советская власть плюс электрификация», ставшего основным лозунгом и руководством к действию советской эпохи.

Электроэнергии придавались особые смыслы. Она рассматривалась:

– как способ преодоления пространства: «вместо того, чтобы вагоны с углем гнать по железным дорогам за сотни верст, мы превращаем этот уголь в электрическую энергию и уже по проводам гоним под большим напряжением к месту назначения» [Там же].

– как средство экономической независимости и самостоятельности. Произошла трансформация идеи «электростанция рядом с топливом» в идею «электростанция на местном топливе», что способствовало развитию малой электрификации. Пермское губэкономсовета приняло решение, что пожелания отдельных групп населения нужно координировать и склонять целые небольшие районы устраивать общие районные электростанции на подходящих по их водному режиму реках [Саковский, с. 37–38]. К числу таких станций относились Оханская районная станция на реке Очер, электростанций на реке Ирень около Кунгура и на р. Обве в районе Ильинской волости, Губахинская Районная Электростанция и т.д. Около Екатеринбурга началась постройка электростанции на торфяниках, включенная затем в план электрификации. Сооружение местных станций осуществлялось своими силами.

Уральская область как комбинат

Так же, как и энергетика, промышленность региона должна была опираться на передовые достижения науки и техники, стремиться к оптимально-

му сочетанию и взаимодополнению отраслей, производств и предприятий (в областном, окружном масштабах) и максимальному самообеспечению, т.е. использованию ресурсов Урала. Хозяйство Урала рассматривалось как «связанное целое, *комбинат*, в том числе и по обслуживанию одними отраслями других» [Урал после районирования, с. 109, 127]. В марте 1920 г. заведующий Главруды Южного Урала писал, что «при дробности предприятий многие отходы производства пропадают, тогда как при общности обширной хозяйственной единицы они скорее, легче и целесообразнее могут быть использованы» [ГАСО, ф. Р-241, д. 489, л. 7].

Развитие металлургических и металлообрабатывающих предприятий было связано, преимущественно, с организационными мероприятиями, обеспечивающими конкурентные преимущества Урала. Так, например, предлагалось развивать производства с *выплавкой высококачественных металлов на древесном топливе или выплавкой низкосортного металла на каменном угле*. В дешевых изделиях Урал мог конкурировать с югом, в высококачественных материалах – со Швецией. Кроме того, на древесном топливе могла развиваться золото- и платинопромышленность [Семенов, с. 34–40].

Металлургические заводы должны были сами поглощать свои отходы: например, колошниковый и отходящие газы мартеновских печей могут быть использованы для отопления котлов силовых станций, а газы от коксовых печей – для бытовых нужд завода [ГАСО, ф. Р-241, д. 1, л. 252–257]. Сажу, выбрасываемую заводами из дымовых труб, предлагалось перерабатывать и извлекать свинец, серебро, золото, как делали в Америке. [Кромер, с. 13–19.] Отходы золотопромышленности – кварцы и кальциты – перерабатывать в материалы для огнеупорных изделий, для извести, кислот и их солей и т.д. [ГАСО, ф. Р-241, д. 489, л. 7]. В свою очередь дешевая серная кислота была необходима для переработки фосфоритов и для получения дешевых суперфосфатов, которые планировалось использовать в качестве удобрения для повышения производительности сельского хозяйства. Поскольку местные фосфаты залегали близко к поверхности, верхний слой земли, поднимаемый

в ходе их добычи, можно было использовать для построения плотин. [ГАСО, ф. Р-241, д. 25, л. 5–8; Расцветов, с. 53–54]. Сила падающей воды могла быть использована для нитрификации азота воздуха и изготовления цианмида кальция, служившего для удобрений.

Наличие плодородных почв, например, в Челябинской губернии, давало возможность развивать табаководство, производство сахарной свеклы (предлагалось перенести один из бездействующих заводов Украины по переработке свеклы на Урал), а также фармацевтическую промышленность, для которой в качестве сырья использовать местные травы [ГАСО, ф. Р-241, д. 2320, л. 4–8]. Сельскохозяйственные территории могли снабжать промышленность человеческой и конной силой. В частности, предлагалось зимой направлять земледельческое население Сарапульского округа на разработку лесных массивов на Севере [Бобылев, 1923, с. 63–65]. Ну а лес вновь шел на изготовление высококачественных металлов. Эта схема «промышленного круговорота» показывает, как различные производства могли обеспечивать друг друга.

Не забывали авторы статей и вопросы, связанные с укреплением обороноспособности страны. По их мнению, отдельные производства, соединенные с учетом вырабатываемого продукта, должны были строиться так, чтобы при первой необходимости *изменить свою продукцию на военную* [Кромер, с. 13–19].

Кроме идей оптимизации работы промышленности, в журналах печаталось много статей о ресурсном потенциале Уральской области, до конца не изученном. Так, писали, что требует внимания проблема эксплуатации залежей калийных солей, асбеста, суперфосфатов, магнезита и драгоценных камней, камня как строительного материала, платины, радия, нефти, угля и т.д. В статьях встречаются утверждения, что необходима «колонизация» северных территорий («Северный край больше по территории промышленной части Урала, вполне возможно, что усиление разведок даст РСФСР еще один район с колоссальными богатствами» [ГАСО, ф. Р-241, д. 489, л. 8]), но это не озна-

чало исключительно экстенсивного использования ресурсов. Наоборот, авторы настаивали на организации *разумного использования* ресурсов и организации природных *заповедников*. Например, для сохранения и восстановления популяции пушного и др. зверя предлагалось создавать заказники [Об охране, с. 68–74].

Транспортные коммуникации

Развитие промышленности было немислимо без создания комплексной системы транспортного сообщения, включающей *железнодорожные, грунтовые, речные и воздушные пути*.

Развитие железнодорожного сообщения виделось в следующих направлениях:

1 – *соединение участков железных дорог для транспортного обеспечения единого промышленного комплекса Уралобласти* (узкоколейные пути к вырубкам леса; вторая железнодорожная колеи для вывоза Кизеловского угля; железная дорога Курган-Шадринск-Свердловск для лучшего использования сельско-хозяйственных богатств; продление Самской железной дороги, до Северного рудника; соединение железных дорог Урала с Самаро-Златоустовской, Омской, Казанбургской дорогами.) К 1925 г. Урал подготовил программу железнодорожного строительства, в числе линий первой очереди (трехлетний план) были представлены: Карталы – Магнитная, Тавда – Тобольск и, Свердловск – Шадринск – Курган [ГАСО, ф. Р-241, д. 489, л. 35–36; Урал после районирования, с. 140–142].

2 – *строительство железнодорожных путей на Севере*. У руководства области были надежды на огромные лесные, пушные, рыбные, ископаемые ресурсы Севера: «чтобы колонизовать Тобольский Север», закрепить его тяготение к Уралу, необходимо было построить железную дорогу Тавда–Тобольск. Также говорили о необходимости постройки железной дороги Тобольск–Ишим, как части магистрали Тобольск–Ишим–Петропавловск–Кокчетав–Атбасар [ГАСО, ф. Р-193, д. 5, л. 16].

3 – создание транзитных железнодорожных линий. Необходимо было соединить железными дорогами всю территорию области, выйти к Северному морскому пути и обеспечить через Урал связь Сибири с Москвой и Европой, и трех районов – Туркестанского края, Киркряя и Башреспублики.

Последняя задача могла быть реализована, во-первых, через создание меридианных путей, имеющих выходы на севере – к Ледовитому океану (бухта Индиго) и к Архангельску, а в южном направлении – к безлесным окраинам республики – Туркестану [Бобылев, 1923, №6, с. 49–57] в том числе через достройку *Троицк–Орской* железной дороги, которая должна была соединить Самаро–Златоустовскую и Оренбург–Ташкентскую магистрали [Соловов, с. 58]. Также существовал проект развития железнодорожной сети Оренбург–Уфа–Ергач–Пермь–Солеварни–Чердынь–Троицк–Ухта с выходом к Северному Ледовитому океану (бухта Индиго) [Бобылев, 1923, №6, с. 49–57; Бобылев, 1923, №4, с. 63–65]

Во-вторых, через проекты путей Сибирь – незамерзающий порт Индиго, проходящий через Надеждинский завод через 1 Север, 2 Север – и далее до бухты Индиго; а также Петропавловск – Самара – бухта Индиго – для организации транзитных путей из Сибири в европейскую часть страны и в Европу, и южным окраинам страны и т.д. [ГАСО, ф. Р-241, д. 489, л. 8] С постройкой Обь–Беломорской железной дороги и ее соединением с линией Гороблагодатская–Надеждинск–Северный рудник вся ветвь должна была также приобрести значение магистральной.

Из других проектируемых железнодорожных линий, можно отметить линию *Пермь–Котлас–Сороки*, задачей которой было использование лесных и других богатств северо-восточной части Европейской России и создание кратчайшего выхода сибирских и уральских грузов к незамерзающим портам, и путь *Пермь–Оханск–Нижний Новгород* в интересах обеспечения прямой связи Прикамья с центром России [Бобылев, 1923, №6, с. 49–57].

Но в силу того, что строительство железных дорог – длительный и дорогостоящий процесс, *водный транспорт* рассматривался как более перспек-

тивный. Разрабатывался проект, Транс-Уральского водного пути, соединяющего систему реки Камы с Тоболом и Иртышем Обского бассейна. [Урал после районирования, с. 140–142]. Пермскими учеными были предложены проекты соединения Камы и Печеры через Чусовское озеро (по линии прежнего торгового пути); восстановления Северо-Екатерининского канала для связи Камы и Вычегды; соединения *Северо-Двинского и Волжско-Камского Бассейнов* через реки Южную Кельтму (приток Камы), Джурич, Северо-Екатерининский канал; соединение Северной Кельтмы и Вычегды (приток Северной Двины) [Лагунов, с. 37; Глушков, с. 19–23]. Последние два проекта были частью более раннего варианта создания великого северного водного транзитного пути: Северная Двина–Вычегда–Печора–Обь.

Предлагался также южный вариант Транс-Уральского водного пути для соединения Волжского бассейна с Иртышско-Обским (Обско-Волжский канал) [Бобылев, 1923, №6, с. 49–57]. Северное местоположение ограничивало движение по низовьям Оби и Печоры, поэтому взоры инженеров обратились на южное направление, например, *Исеть–Чусовая*, имеющие значение для торговли через балтийские и черноморские порты.

Водные «фантазии» достигли своего апогея в книге под названием «Иду», присланной председателю Пермского Губисполкома из Владивостока, автор которой не известен. Выдержки из этой брошюры были опубликованы в журнале «Экономика», с предупреждением о том, что «книжка может вызвать в некоторой своей части серьезное к себе отношение, а может рассматриваться и как случайный оригинальный курьез» [С.А., с. 55].

По замыслу автора, *Пермь* в будущем должна была стать океанским портом – городом-садом на большом пресноводном «Уральском море». «По величине водной площади море Уральское ... будет в 7–10 раз больше Байкала ... Здесь, в Перми, в гавани-порту с кораблей-гигантов плавания открытого моря, с водных исполинов будут бросаться океанские якоря у самого подножия Уральских гор, в ближайших подступах к их недрам» [Там же]. И далее рисуется эпическая картина: «реки-моря, реки-озера Хвалынское,

Уральское, Синее, Адон и Адана образуются путем перехвата рек устройством грандиозных плотин на Волге у с. Воскресенского, на реке Урале у города Уральска, на Дону у Новочеркасска, на Днепре у Екатеринослава, кроме того, все эти внутренние моря соединяются морскими каналами между собой, а также с морями черным и Каспийским. Причем, прежде чем впасть в последние моря, вся масса речных потоков направляется в «восточный край», орошая солончаки Арало-Каспия. Волга и Урал проводятся туда во всем годовом дебете, равном примерно 400 куб. километрам воды. И весь край, представляющий ныне песчаную пустыню, оживет и расцветет» [Там же]. Автор считал водные пути несравнимыми со всеми другими: «железнодорожные пути сообщения низводятся в положение подводчиков и перевозчиков через горные хребты, а затем и вовсе снимаются с лица земли, уступая путям водным и воздушным» [Там же].

Поддерживая утверждение неизвестного автора *о перспективности воздушного транспорта*, журнал «Экономика» пропагандировал идеи развития Воздухофлота: «Крестьянин, от Перми до Москвы пешком надо идти 750 дней (2 года), на лошади – около года, поездом – 40 часов, а на аэроплане – всего 5 часов. Выбирай между двумя годами и пятью часами» [Экономика, с. 12]. В. В. Григорьев в статье «Пермь как станция воздушной линии Москва – Омск и как воздушная база» изложил свой проект воздушного сообщения по линии Москва–Омск от Москвы на Казань–Воткинск–Красноуфимск (или Пермь)–Екатеринбург–Челябинск–Курган–Омск [Григорьев, с. 61–62].

Интересно, что, как и в промышленных проектах, идеи развития воздухофлота предполагали его военное применение: «Борьба за усиление Воздухофлота есть борьба за безопасность Советской России», «Каждый новый аэроплан – то же, что пущенный завод или сотни засеянных десятин поля. Они одинаково бьют по контрреволюции» [См.: Экономика].

Система управления

Завершающим элементом картины будущего хозяйства Урала является описание системы управления промышленностью Урала и всей Уральской

областью. Основой хозяйственного и административного управления должен стать экономический принцип, а основным органом управления – Областной исполком, реализующий задачи административного и экономического управления [ГАСО, ф. Р-241, д. 2320, л. 16–19].

В частности, такая система управления областью обсуждалась в 1922 году на заседании Челябинского Губэконосо: «Там мыслят права областного центра несколько своеобразно: *целостность в отношении хозяйственных прав* и новое конституционное новшество в расширенных областных совещаниях и т.д. Проект этот бьет в другую точку – на создание полного административного и хозяйственно замкнутого областного центра с исполкомом, областным советом и т.д.» [Там же, л. 114].

Совпадение административных границ с экономическими на всех уровнях было необходимо для того, чтобы перейти от отраслевой системы управления к территориальной. В этой связи рассматривалось несколько вариантов организации управления местной промышленностью и был разработан проект ликвидации существующих металлургических трестов и замены их *единым областным металлургическим трестом*, выдвинутый группой во главе с т. Ломовым, председателем Уралэконосо [Советников, с. 14–16]. В рамках такой системы округ (как автономный завод) должен был работать на основе выданной ему трестом доверенности, с закреплением за ним соответствующих оборотных средств.

Проекту т. Ломова противостоял проект т. Сулимова. Последний выступал против идеи «единого треста» и настаивал на подчинении заводов Уралпромбюро ВСНХ через реорганизацию существовавших трестов в округа: работающие на Урале заводы (30–35 заводов), разбитые между 5 металлургическими трестами (Богословский, Средне-Уральский, Екатеринбургский, Южно-уральский и Пермский), должны были сохранить свою основу, а создание областного треста предлагалось отложить года на полтора – два [Там же].

Каждый из проектов отстаивал принцип создания территориальной системы управления, отличия затрагивали уровни – областной или окружной.

Экономический принцип организации территориального управления промышленностью был дополнен идеей *управления района (области) по образцу завода*. В проекте управления промышленного хозяйства Урала, подготовленному по заданию Г. Г. Гербек в 1921 г., идеальная модель представлена следующим образом. Во главе района стоит правление из трех членов. Правление выбирает директора-распорядителя, который управляет всем районом и дает отчеты правлению, вынося все принципиальные и выходящие за пределы инструкции, данной директору-распорядителю, вопросы на разрешение правления. Директор-распорядитель, управляя всем делом, имеет отделы, во главе которых поставлены лица, имеющие распоряжения только через директора-распорядителя и на правах его помощников в рамках четко очерченных прав. Отделы – секретариат с подотделом труда и статистики, – финансово-счетный отдел, – управление хозяйственной частью района, – лесной отдел (главный лесничий), – горный отдел, – заводский производственный отдел, – технический отдел. Директор-распорядитель по специальным вопросам создает постоянный институт патентов, которому даются определенные задания. В правлениях районов, где более сложная ситуация, в заводском отделе должны существовать все современные специальности (металлургия, механика, химическая, текстильная и пр.) [ГАСО, ф. Р-241, д. 489, л. 107–107об.].

На заводах и предприятиях структура управления должна была строиться аналогично районной, в уменьшенном масштабе. И такая же структура воспроизводилась для всех вышестоящих уровней управления вплоть до ВСНХ – центрального нерва промышленности.

Также планировалось, что права местных органов будут расширены за счет передачи округам функций губерний, районам – функций уисполкомов, а сельсоветам, – волисполкомов и сельсоветов. Права Облисполкома предпо-

лагалось расширить за счет центральных правительственных учреждений [Берстнев, с. 41–42; Гладких, с. 42–43].

На деле, в ходе реформы районирования права области были приравнены к губернским, а система управления так и осталась отраслевой. После реформы у райисполкомов области в ведении числилось 966 промышленных предприятий, но только 184 эксплуатировались самими Райисполкомами, остальные были сданы в аренду. [Урал после районирования, с. 56].

Вплоть до 1925 г. руководство области настаивало на расширении областных прав: «Урал считает, что положительные результаты районирования могут реализоваться лишь при пересмотре Положения об Уральской области в сторону общего расширения прав области, округа, района и сельсовета, в частности, расширения прав области по управлению областной промышленностью и усиление влияния области в деле управления, находящимися на Урале обвинениями федеративного и общесоюзного значения, передачи области всего дорожного хозяйства [Там же].

Область настаивала на расширении прав еще и потому, что единому Уральскому краю приписывалась важная роль в народном хозяйстве: «Урал, край железа и золота, богатый еще неисследованными ископаемыми мирового значения, сыграет огромную роль в преодолении зависимости от иностранного сырья», писали авторы на страницах журналов [Бауман, с. 34; Лесной кодекс, с. 4–6; Кромер, с. 18–19]. «Урал будет продуцировать надежный экономический материал, могущий быть исходным для единой народно-хозяйственной политики» [Альтшуллер, Экономическое изучение Урала, с. 25]. «От правильности организации промышленности Урала зависит вся будущность Урала, а также скорость изжития разрухи РСФСР» [ГАСО, ф. Р-241, д. 489, л. 8].

Выводы

Анализ образов будущего Урала показал, что на момент создания Уральской области многие из них были утопичными. Область должна была объединить огромную территорию с целью самообеспечения необходимыми

ресурсами, как топливными, рудными, так и сельскохозяйственными. Для участия во внутреннем и международном обмене разрабатывались варианты транзитных путей, предусматривающих выход в Северное море, Черное море, Сибирь и европейскую часть Республики. Там, где было невозможно пройти по рекам, планировалось организовать каналы, где не было железных дорог – проложить их. Во главе должен был стоять Экономический институт, реализующий принципы научного управления. Он выступал как консультирующий территориальный орган и, одновременно, реализующий административные и экономические функции. Область должна была стать «жемчужиной СССР». Но планам не суждено было реализоваться: область была разделена в 1934 г., превратив на десятилетия мечту о самостоятельном крупном регионе.

Возникает вопрос: проект «Уральская область» был слишком футуристичным, опережающим время? Он предусматривал строительство железных дорог, использование ресурсов Севера, создание экономичного, безотходного производства.

Или проект был ограничивающим развитие, ведь индустриализация имеет свою экологическую цену, а местные ученые стремились создавать заповедники, сохранять лес, ориентироваться на местное топливо. Возможно, проблема заключалась в несовместимости базовых принципов – самодостаточности и научности. Так и не был создан единый реалистичный проект, соответствующий интересам как региона, так и государства.

В описанных идеях будущего видна вера в возможность человека управлять природой (использование энергии ветра и солнца, изменение течения рек), в преобразующую силу науки (районирование и управление промышленностью на научной основе).

Интересны источники, из которых черпались идеи будущего. В статьях часто приводятся ссылки на опыт Америки и Германии (в технических разработках, организации заводов, применении психотехники) и на труды дореволюционных («довоенных») ученых, чьи проекты были оценены или реали-

зованы царским правительством (проекты железных дорог, водных каналов, новые виды топлива). Идея о создании научного консультирующего бюро близка идеям просвещения, но сами авторы статей такой связи не проводили.

Образ будущего Урала был неполным: из поля зрения «районаторов» почти полностью выпали вопросы организации сельского хозяйства. Характерная для Урала чересполосица, чрезмерно маленькие территории сельсоветов, а позднее несовпадение административных границ с колхозными – все эти вопросы оказались ключевыми при ликвидации области.

Утопичность проекта «Уральская область» ее создатели осознали уже к середине 1920-х гг., поэтому к моменту упразднения области в 1934 г. голосов, защищавших ее существование, уже не было слышно.

Альшиуллер М. Еще о наших научно-экономических учреждениях // Экономика. Ежемесячный орган Пермского Губернского Экономического Сопещания. 1923. №6 (август). С. 8–9.

Альшиуллер М. И. Научная организация труда и управления. // Экономика. Ежемесячный орган Пермского Губернского Экономического Сопещания. 1923. №2–3 (апрель–май). С. 10–13.

Альшиуллер М. И. Экономическое изучение Урала в связи с общими задачами науки экономической политики. (Приложение к журналу Экономика. 1923. №1(март). Пермь, 1923. 25 с.

Бауман. Реформа смазки механизмов начинает воплощаться в жизнь. // Экономика. Ежемесячный журнал Верхне-Камского и Пермского Окpисполкомов. 1924. №12(19), (сентябрь). С. 33–35.

Берестнев М. Строительство и задачи райисполкомов. // Экономика. Ежемесячный журнал Верхнее-Камского, Кунгурского и Пермского Окpисполкомов. 1924. №5(12), (февраль). С. 50.

Бобылев Д. К вопросу о районировании. // Экономика. Ежемесячный орган Пермского Губернского Экономического Сопещания. 1923. №4(июнь). С. 63–65

Бобылев Д. О значении Перми как экономического и культурного центра Приуралья. // Экономика. Ежемесячный орган Пермского Губернского Экономического Совещания. 1923. №6 (август). С. 49–57.

Генкель А. О районировании Пермской губернии. // Экономика. Ежемесячный орган Пермского Губернского Экономического Совещания. 1923. №2–3 (апрель–май). С. 64–65.

ГАСО. Ф. Р-193 (Уральский областной экономический совет Высшего совета народного хозяйства (Уралоблэкосо), 1921–1923); Ф. Р-241 (Плановая комиссия Исполнительного комитета Свердловского областного Совета депутатов трудящихся (1920–1972).

Гладких И. Как построить аппарат после районирования. // Экономика. Ежемесячный орган Пермского Губернского Экономического Совещания. 1923. №5 (июль). С. 42–43.

Глушков В. К истории и восстановлению Волжско-Камского судоходства. // Экономика. Ежемесячный журнал Верхнее-Камского и Пермского Окрисполкмов. 1924. №8(15), (май). С. 19–23.

Григорьев В. Пермь как станция воздушной линии Москва – Омск и как воздушная база. // Экономика. Ежемесячный орган Пермского Губернского Экономического Совещания. 1923. №6 (август). С. 61–62.

Кромер Н.И. Химическая война и наш «Доброхим». // Экономика. Ежемесячный журнал Верхнее-Камского и Пермского Окрисполкмов. 1924. №10(17), (июль). С. 13–19.

Лагунов П. Северо-Екатерининский водный путь. // Экономика. Ежемесячный орган Пермского Губернского Экономического Совещания. 1923. №2–3 (апрель–май). С. 37.

Лесной кодекс // Экономика. Ежемесячный орган Пермского Губернского Экономического Совещания. 1923. №6 (август). С. 4–6

Об охране пушных богатств в Прикамьи // Экономика. Ежемесячный журнал Верхнее-Камского и Пермского Окрисполкмов. 1924. №9(16), (июнь). С. 68–74.

Постановления июньского пленума Губкома РКП(б) по докладу т. Советникова о районировании. // Экономика. Ежемесячный орган Пермского Губернского Экономического Совещания. 1923. №5 (июль). С.41-42.

Расцветов М. Залежи фосфоритов в верховьях р. Камы. // Экономика. Ежемесячный орган Пермского Губернского Экономического Совещания. 1923. №4 (июнь). С. 53–54.

С.А. Пермь – океанский порт. // Экономика. Ежемесячный орган Пермского Губернского Экономического Совещания. 1923. №2–3 (апрель–май). С. 55.

Саковский Вл. «Солнечные машины». // Экономика. Ежемесячный орган Пермского Губернского Экономического Совещания. 1923. №2–3 (апрель–май). С. 37–38.

Семенов К.С. Уральские леса и металлургия. // Хозяйство Урала. 1925. №2. Июль. С. 34–58.

Семченко А. Электрификация – основной путь к поднятию энергетики страны. // Экономика. Ежемесячный орган Пермского Губернского Экономического Совещания. 1923. №4 (июнь). С. 57–60.

Советников М. Реорганизация Уральской металлургии. // Экономика. Ежемесячный орган Пермского Губернского Экономического Совещания. 1923. №53 (апрель–май). С.14–16.

Соловов М. Троицк-Орская железная дорога. // Хозяйство Урала. 1925. №1. Июнь. С. 58.

Урал после районирования. Свердловск, 1926.

Уральский статистический ежегодник. /Под. ред. В. С. Немчинова, П. Ф. Неволина. Екатеринбург, 1923.

Экономика. Ежемесячный орган Пермского Губернского Экономического Совещания. 1923. №5 (апрель–май).