

Из истории лесного хозяйства

ЗНАЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДЛЯ ДАЧ КОСТРОМСКОЙ ГУБЕРНИИ

До проведения Вологодско-Вятской железной дороги лес, заготовленный в северной и северо-восточной части губернии, к станциям потребления сплавляли по рекам: Ветлуге — в среднее и нижнее Поволжье, Унже — в Нижний Новгород и Москву, и реке Костроме — в Кострому.

Размеры ежегодного сплава по рекам достигали 113 млн. пудов, в том числе по реке Костроме — 16 млн. пудов, Унже — 47 млн. пудов и Ветлуге — 50 млн. пудов.

До 1906 года лесные грузы из губернии вывозили также и по южной железнодорожной ветке, состоящей из линий: Рыбинск – Новинки, Нерехта – Кострома и Ермолино – Кинешма. В пределах Костромской губернии находились станции: Кострома, Космынино, Нерехта, Арменки, Серeda, Горкино, Вичуга, Кинешма, а в непосредственной близости от её границ — станции Бурмакино и Ермолино, куда лес доставлялся также гужевым подвозом из губернии.

Общая протяжённость южных железнодорожных линий составляла всего 186 вёрст, из них от Костромы до Нерехты — 39, от Бурмакино до Ермолино — 78 и от Ермолино до Кинешмы — 69.

Общий лесной грузооборот на южных участках в 1903–1910 годах составил 74,9 млн. пудов, или в среднем ежегодно по 9,4 млн. пудов. С 1906 года начинается резкое увеличение вывоза древесины по железной дороге. Если в 1903–1905 годах ежегодный грузооборот в среднем был равен 6,4 млн. пудов, то в 1906–1910 годах он достиг 11,2 млн. пудов, или почти удвоился. Перевозки лесных материалов занимали значительное место, составляя до 25 процентов всех отправляемых из южной части губернии грузов и до 50 процентов всех получаемых. По южной железной дороге перевозка дров осуществлялась в основном для фабрик Иваново-Кинешемского района, а строительных материалов для Иваново-Вознесенска (70% от всех отправляемых из Костромы). Их сортимент был такой: бревна — 11%; доски — 85%; спецсортимент, шпалы, клепка — 4%.

Огромное значение для развития лесной промышленности имело открытие Северной железной дороги Вологда–Вятка, протяжённость которой по губернии равнялась 342 верстам.

Движение по северному участку открылось с 1906 года, а регулярный оборот лесных грузов начался с 1907 года. Если в этом году по железной дороге было отправлено 1352 тыс. пудов древесины, то в следующем — уже 1452 тыс. пудов, в 1910 — 1913 тыс. пудов и в 1911 — 2024 тыс. пудов, или почти вдвое больше, чем в 1907 году. По всей линии железной дороги постепенно начинает получать развитие лесопильная промышленность. В 1910 году в районе железной дороги функционировало 5 паровых лесопильных заводов с общим числом рабочих 268 человек и валовым производством 745 тыс. руб.

В 1911 году действовали уже 7 заводов с численностью рабочих 336 человек, а в 1912 году их число увеличилось в четыре раза. Возникают заводы в Кологривском, Буйском, Галичском уездах, а также в 40–50 верстах от железной дороги — в Чухломском и Солигаличском уездах. Создаются новые

лесопильные центры на станциях Нея и Мантурово. Более 80% всех лесных грузов в 1907–1911 годах стали вывозиться в пиломатериалах.

Основная масса строительных материалов направлялась в порты Балтийского моря для последующей транспортировки их на пароходах в Англию, Бельгию и другие зарубежные страны. Всего за 5 лет туда было отправлено 4782 тыс. пудов пиломатериалов, или 88% всех отправленных из губернии. В Петербург было вывезено за тот же период 369 тыс. пудов, в Москву — около 50 тыс. пудов.

Главными потребителями дров служили Вятка и Петербург, куда было отправлено за 5 лет соответственно: 536 и 31 тыс. пудов дров.

Таким образом, в связи со строительством Северной железной дороги в первые годы XX столетия произошли значительные изменения в развитии лесной промышленности Костромской губернии. Благодаря дороге губерния связалась с обширным и непрерывно растущим зарубежным рынком. Она являлась не только каналом для вывоза леса, но также служила и каналом для ввода капиталов в лесную промышленность губернии.