

Скорик А.П. 2009б. Костюм советских казаков на Дону в 1930-е годы. — *Этнографическое обозрение*. № 5. С. 63-75.

BAGHDASARYAN Susanna Dzhamilovna, *Cand.Sci.(Hist.)*, Associate Professor of the Chair of Theory and History of State and Law, Sochi State University (Sovetskaya St, 26a, Sochi, Russia, 354000; bsd73@mail.ru)

ADAPTATION OF THE POPULATION OF THE RUSSIAN SOVIET FEDERATIVE SOCIALIST REPUBLIC TO THE POST-WAR DEVASTATION (1920–1921)

Abstract. The author analyzes the ways that were used by the population of the South Russian regions to provide themselves with clothes and shoes after the Civil War. During that period people used any opportunity to find clothes.

Keywords: archaism of costume, handicrafts, cloths, available materials, seizure of clothing, shortage of goods

УДК 94(571.54)+(517.3)

КАЛЬМИНА Лилия Владимировна — д.и.н., доцент, ведущий научный сотрудник отдела истории, этнологии и социологии Института монголоведения, буддологии и тибетологии Сибирского отделения РАН (670047, Россия, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6; kalminal@gmail.com)

ПЛЕХАНОВА Анна Максимовна — д.и.н., доцент, старший научный сотрудник отдела истории, этнологии и социологии Института монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (plehanova.am@mail.ru)

МОНГОЛЬСКИЙ ФАКТОР В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ РОССИЙСКОГО/ СОВЕТСКОГО ГОСУДАРСТВА В ЗАБАЙКАЛЬЕ (1910–1920-е гг.)

Аннотация. В статье предпринята попытка оценить влияние монгольского «соседства» на структуру и темпы развития забайкальской экономики в указанный хронологический период. Стремление вовлечь Монголию в орбиту интересов Российской империи, а впоследствии и Советского государства, содействовало ускоренному экономическому развитию региона, с опозданием вступившего в полосу экономической модернизации.

Ключевые слова: Забайкалье, Монголия, Транссибирская магистраль, экономическая стратегия, экономическое, политическое и идеологическое влияние, экономическое партнерство, Кяхтинская железная дорога

Стратегическое значение Забайкалья было осознано Российской империей еще в середине XIX в. В «Записке о Китайских делах», датированной 30 августа 1862 г., формулировались задачи развития хозяйственной инфраструктуры Восточной Сибири, ориентированной на азиатские рынки. В противовес усилению британского влияния в Китае, его распространению на Дальний Восток и, возможно, на Восточную Сибирь предлагалось заселить русский Дальний Восток выходцами из европейской части страны, создать в Восточно-Сибирском генерал-губернаторстве угледобывающую и лесоперерабатывающую промышленность и удешевить перевозку товаров по Сибири за счет устройства новых путей сообщения [Синиченко 2000: 68]. Значимость железнодорожной магистрали как фактора укрепления престижа России на Дальнем Востоке была понятна самодержавному правительству уже тогда, когда задачи вовлечения в хозяйственный оборот прилегающих к будущей трассе территорий были еще не очень ясны [Андреева 2012: 70]. Об этом говорят и донесения военных агентов, еще до начала строительства желез-

нодорожной магистрали проводивших «ближайшее исследование» Монголии на предмет возможности «безостановочного и возможного продвижения войск» по ее территории». В первую очередь они обращали внимание на необходимость строительства здесь железных дорог, поскольку «при следовании и передвижении армии, пожалуй, будет труднее победить природу, чем неприятеля»¹.

Близкое соседство с Монголией усиливало позиции забайкальского региона и сулило ему завидные перспективы не только как транзитному пункту для идущих за границу товаров, но и как экономическому плацдарму для реализации честолюбивых планов империи по втягиванию центральноазиатского пространства в орбиту своего экономического и политического влияния. Однако регион не был готов к выполнению этих функций. На рубеже XIX – XX вв. Забайкалье все еще имело неразвитую экономику, нацеленную главным образом на форсированное выкачивание природных богатств. Доставка чайных грузов более дешевым морским путем подорвала монопольное положение Кяхты и существенно сократила торговлю на этом участке границы, оставив на долю бывшего крупнейшего торгового центра только небольшую торговлю с Монголией с ярко выраженным пассивным балансом. Ввоз монгольских товаров в Россию в 7 раз превышал вывоз русских товаров в Монголию [Дружинина 2005: 81]. Причем пассивность эта росла с каждым пятилетием.

В предстоящей задаче экономического укрепления Забайкалья для реализации российских интересов в Монголии первым значительным шагом стало сооружение Транссибирской магистрали. Правда, ее Забайкальский участок, дававший около 9 руб. убытка на каждую пудо-версту из-за искусственного применения льготных тарифов, преобладания пассажирских перевозок над грузовыми и низкой интенсивности движения, считался самым убыточным на всем протяжении магистрали [Кнорринг 1910: 197-199]. Однако эта убыточность фактически была предусмотрена Особой высшей комиссией для всестороннего исследования железнодорожного дела в России, которая признавала «возможность отнесения части расходов на содержание дорог, построенных по соображениям стратегическим и политическим» [Баталова 2006: 162].

Синьхайская революция и объявление Монголией независимости вызвали большой интерес в России: в правительстве осознавали важность Монголии для реализации российских политических и экономических интересов на Дальнем Востоке. Усиление экономической мощи Забайкалья, являвшегося связующим звеном между Монголией, Китаем, российским Дальним Востоком и Центральной Россией, вошло в число первостепенных задач правительства.

Роль стартовой площадки в планах России «отвоевать» Монголию у конкурентов должна была сыграть Кяхтинская ветка железной дороги, которую предполагалось протянуть от приграничной Кяхты до Транссибирской магистрали с перспективой проведения ее через Монголию до Пекина. Это было тем более важным, что Китай после неудачной попытки колонизации северо-востока Монголии для ослабления позиций России в этом регионе интенсифицировал железнодорожное строительство. Авторы экономической записки о значении Кяхтинской дороги, выделив значение Монголии для развития ее грузооборота в самостоятельный раздел, отвели ей роль соединительного звена России с монгольским рынком и, соответственно, средства выхода монгольских товаров на Сибирскую магистраль [Район Кяхтинской... 1913: 50-76]. При изучении Монголии «в военно-научном и военно-стратегическом отношении» российский военный агент настаивал на «скорейшем соединении рельсами г. Кяхты с одной из станций Забайкальской дороги», с тем чтобы продолжить ее по Монголии до г. Урги как начало магистрали на Калган, что позволит «черезвычайно улучшить наше экономическое положение в Монголии» и «убить китайскую торговлю»². В работе совещаний о развитии путей сообщения в Сибири, проводившихся у иркутского генерал-губернатора, вопрос о проведении

¹ Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Вып. XLVIII. СПб.: Издание военно-учетного Комитета Главного штаба. 1891. С. 140.

² Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Вып. XLVIII. СПб.: Военная типография. 1913. С. 299-300.

Кяхтинской ветки обсуждался весьма активно. Сторонники ее сооружения прогнозировали возвращение Кяхте статуса центра чайной торговли и повышение акций русского купечества на монгольском рынке, на котором ввиду слабого развития русского экспорта (не без китайского посредничества) прочно обосновались американские, английские и германские товары¹. Само обсуждение этого вопроса заметно повлияло на объем русского экспорта в Монголию: с 1911 по 1914 г. вывоз мануфактуры через Кяхтинскую таможенную возрос с 83,3 до 379, 5 тыс. руб. [Старцев 2003: 186].

Начавшаяся мировая война, с одной стороны, поставила под сомнение успешность планов усиления экономического влияния России в Центральной Азии: через открытую Монголией китайскую границу сразу хлынул поток американских и английских товаров. Однако, с другой стороны, с реальной угрозой потери индустриальных районов в Европейской России пришло убеждение в необходимости ориентации на азиатский рынок. И, поскольку Монголия прочно заняла положение центра интересов России на Востоке, шансы Забайкалья на обретение роли стратегического плацдарма для реализации в Монголии имперских интересов резко возросли. За второе десятилетие XX в. добыча угля в Западно-Забайкальском горном округе возросла более чем в 3 раза. Стремительно развивалась цементная промышленность, получившая возможность сравнительно дешевой и надежной доставки оборудования для собственного технического перевооружения. Интенсивно работала лесообрабатывающая промышленность: 6 лесопильных предприятий Западного Забайкалья выпускали 40 тыс. куб. м леса [Берсенева 1972: 35]. Планировалась освоение месторождений слюды, асбеста, меди, железа. Разрабатывались планы создания крупных промышленных предприятий не только добывающей, но и перерабатывающей промышленности.

Желание российского капитала утвердиться в Монголии объективно послужило катализатором развития экономики Забайкалья. Обозначившаяся тенденция стала еще более явной, когда в апреле 1913 г. Государственная дума приняла окончательное решение о сооружении за счет казны железнодорожной линии Верхнеудинск – Кяхта. В октябре того же года Совет министров рассмотрел вопрос о возможности строительства ветки Кяхта – Урга для соединения Забайкалья с Монголией непрерывным железнодорожным путем, и практически сразу было принято решение о начале проведения изыскательских и проектных работ на монгольском направлении [Третьяков 2014: 119]. Однако практическое воплощение имперских замыслов по созданию в Забайкалье точки экономического роста посредством установления железнодорожного сообщения с Монголией было прервано мировой войной и последующими революционными событиями.

После завершения Гражданской войны и иностранной интервенции молодому Советскому государству, оказавшемуся в состоянии фактической блокады со стороны стран Запада и конфронтации со всеми мировыми державами, необходимо было кардинально решать проблему обеспечения защиты границ, особенно в связи с высокой вероятностью новых военных конфликтов. Именно поэтому укрепление восточных районов страны на основе форсированного экономического роста вновь стало одной из приоритетных задач уже новой – советской – власти. В результате замыслы самодержавия по превращению Западного Забайкалья в самодостаточный в экономическом плане регион были положены в основу развития молодой советской Бурят-Монгольской республики, образованной в мае 1923 г.

Восстановление разрушенного в годы социальных катаклизмов хозяйства и последующий подъем экономики республики должны были демонстрировать народам Востока преимущества социалистических методов хозяйствования и тем самым не только вовлекать их в орбиту советского экономического, политического и идеологического влияния, но и служить «плацдармом мировой революции на буддийском Востоке». Считалось возможным использование национального фактора – общности языка, истории, религии и культуры, а также стремления к еди-

¹ Труды совещания 1906 г. в г. Иркутске о путях сообщения в Сибири. В 2 т. Материалы. Т. II. Иркутск: Издание канцелярии Иркутского Генерал-Губернатора. 1908. С. 221-222.

нению монголоязычных народов, в т.ч. бурят, — для решения задач мировой революции. Революция 1921 г., разрушившая основы феодально-теократического строя Монголии, предоставляла советскому руководству возможность рассматривать ее как «трамплин» для экспорта революции в Китай и далее по всей Азии.

Наряду с геополитическими, военно-стратегическими и идеологическими обстоятельствами, важность установления тесного сотрудничества Бурятии и Монголии в 1920-е гг. была обусловлена экономическими причинами. Во-первых, Монголия рассматривалась в качестве рынка сбыта продукции. Безусловно, в 1920-е гг. слабо развитая бурятская промышленность, работающая на старом, изношенном оборудовании, мало что могла предложить своему ближайшему соседу. Однако в перспективе аргументом в пользу организации на территории республики крупного промышленного комбината в составе действующих предприятий (при условии их расширения и переоборудования) и за счет строительства новых послужило наличие обширного рынка сбыта не только в Сибири и на Дальнем Востоке, но и в Монголии и Северной Маньчжурии. Госплан БМАССР определял перспективы широкого вывоза в Монголию продукции стекольного, винокуренного, электрометаллургического, целлюлозно-бумажного, лесопильного, лесохимического, масложирового заводов [Козьмин 1926: 106-113].

Во-вторых, Монголия с ее богатым скотоводческим хозяйством могла быть важным поставщиком сырья для обрабатывающей промышленности республики. По данным Кяхтинской пароформалиновой камеры, в 1924/25 г. фактический вывоз из Монголии разных кож достиг 200 тыс. шт., однако в Бурятии задержалось лишь около 15%, а остальное транзитом было вывезено в другие регионы. Правительство БМАССР, считая подобную ситуацию недопустимой, связывало перспективы расширения Чикойского кожевенного завода с возможностью увеличения импорта в Бурятию монгольского кожсырья, стоимость которого в 1925 г. была на 11% ниже цен Верхнеудинского рынка¹. Кроме того, при разработке пятилетнего плана ЦСНХ республики доказывал необходимость строительства в Верхнеудинске овчинно-шубного завода. Рентабельность этого производства доказывалась существованием в довоенное время в Кяхте сравнительно крупного частного овчинно-шубного завода, работавшего на сырье из Монголии, откуда только в 1914 г. было вывезено 625 тыс. овчин².

Таким образом, большинство проектов экономического роста Бурят-Монгольской АССР, разрабатываемых в 1920-е гг., связывалось с укреплением и расширением хозяйственных связей с Монголией.

В качестве механизма обеспечения более устойчивого экономического партнерства с Монголией в 1920-х гг. вновь стал рассматриваться вопрос улучшения транспортных коммуникаций. В 1926 г. во время разработки Госпланом СССР проекта развития путей сообщения в 1-й пятилетке была реанимирована идея сооружения Кяхтинской железной дороги. Теперь инициатором ее строительства выступило руководство Бурят-Монгольской республики. В правительственных кругах данную линию стали нередко называть Верхнеудинск-Монгольской, поскольку изначально учитывалась возможность и даже необходимость ее продолжения в Монголию. Специалисты указывали: «Согласованная и цепко увязанная деятельность советских и монгольских торговых предприятий, надлежащая организация водного транспорта в пределах Монголии, соответствующие тарифы, держащиеся на уровне себестоимости, дадут возможность втянуть все монгольское хозяйство, по крайней мере, хозяйство Халхи — центральной части Монголии, в сферу влияния Кяхтинской железной дороги. Не только монгольское сырье, экспортируемое за границу, но и требующиеся для снабжения монгольского населения промтовары, как советского, так китайского и английского происхождения, в силу коммерческой выгоды пойдут по пути Урга — Верхнеудинск — Владивосток» [Козьмин 1926: 73]. Однако из-за ограниченности финансовых ресурсов реализация данного проекта государства опять заты-

¹ *Перспективы и ближайшие задачи хозяйственного строительства БМАССР*. Верхнеудинск: Госплан БМ АССР. 1927. С. 51.

² Там же. С. 55.

нулась. Лишь в 1936 г. было принято решение НКПС о разработке окончательных проектов сооружения железнодорожной магистрали Улан-Удэ – Кяхта (Наушки). Строительные работы начались в 1937 г., а рабочее движение поездов открылось 15 января 1939 г. С момента ввода в эксплуатацию Кяхтинская железная дорога стала играть огромную роль в экономическом развитии Бурятии и Монголии, способствуя их взаимовыгодному торгово-промышленному сотрудничеству.

Правительство республики планировало укреплять транспортные связи с Монголией не только посредством установления железнодорожного сообщения, но и через организацию регулярного пароходного сообщения по Селенге и Орхону. Данная задача в 1924 г. была поставлена перед созданным Селенгинским государственным пароходством в качестве первоочередной. Задача трудновыполнимая, поскольку пароходству в наследство достался изношенный, выходящий из строя, не всегда соответствующий условиям водопутти флот: 19 пароходов и 35 непаровых судов возрастом от 23 до 54 лет [Помус 1928: 90]. В 1924–1925 гг. были проведены изыскательские работы, в результате которых была установлена возможность судоходства в пределах Монголии по Селенге на расстояние до 450 км, по Орхону – свыше 300 км [Козьмин 1926: 35]. За 3 года флот, обслуживающий бассейн Селенги, пополнился двумя новыми пароходами и одним теплоходом, благодаря чему грузооборот по реке увеличился с 6 337 т в 1924 г. до 18 514 т в 1927 г. (на 292%) [Помус 1928: 91–92].

Таким образом, стремление Российской империи вовлечь Монголию в орбиту своего экономического и политического влияния послужило главным стимулом для дальнейшего развития Западного Забайкалья. Несмотря на смену общественно-политического строя, экономическая стратегия Советского государства в Бурятии в 1920-е гг. по-прежнему имела ярко выраженный «монгольский» оттенок. Данное обстоятельство способствовало ускоренному экономическому развитию региона, что особенно отчетливо проявилось в период форсированного промышленного роста в 1930-е гг.

Список литературы

Андреева Т.И. 2012. Причины формирования частной железнодорожной сети Азиатской России. – *Экономическая история Сибири XX – начала XXI в.* Материалы III Всероссийской научной конференции. Барнаул, 29 июня – 1 июля 2012 г. Барнаул: АК ИПКРО. Т. I. С. 64–73.

Баталова Т.И. 2006. Проблема дефицита в железнодорожной сети Азиатской России в конце XIX – начале XX в. – *Экономическая история Сибири XX века.* Ч. 1. Барнаул: Изд-во Алтайского университета. С. 153–164.

Берсенев Л.Ф. 1972. Экономическое развитие Забайкалья в период между двумя революциями (июнь 1907 – февраль 1917 г.). – *История экономического развития Забайкалья в конце XIX – начале XX века. Забайкальский краеведческий ежегодник.* № 6. Чита: Редакционно-издательский сектор Забайкальского филиала Географического общества СССР. С. 29–41.

Дружинина А.В. 2005. Развитие торговли уездных, безуездных городов Иркутской губернии и Забайкальской области в конце XIX – начале XX вв. – *Сибирский город XVIII – начала XX веков.* Вып. V. Иркутск. С. 77–89.

Кнорринг Ф. 1910. *Попытка определить хозяйственность эксплуатации железной дороги.* Иркутск: Типо-литография П. Макушина и В. Посохина. 212 с.

Козьмин Н.Н. 1926. *Основы капитального строительства в Бурятии.* Верхнеудинск: Госплан БМ АССР. 144 с.

Помус М. 1928. Пути развития водного транспорта в Бурятии и Селенгинское пароходство. – *Жизнь Бурятии.* № 1–3. С. 89–94.

Район Кяхтинской железной дороги в экономическом отношении (под ред. П.П. Червинского). 1913. СПб.: Тип. Т-ва С. Суворина «Новое время». 212 с.

Синиченко В.В. 2000. К вопросу о выборе стратегии развития внешнеэкономических связей Восточно-Сибирского региона в 60-х гг. XIX в. – *Иркутский историко-экономический ежегодник.* Иркутск. С. 67–71.

Старцев А.В. 2003. *Русская торговля в Монголии (вторая половина XIX – начало XX в.).* Барнаул: Изд-во АлГУ. 308 с.

Третьяков В.Г. 2014. Монголия как геополитический центр притяжения железнодорожного строительства в конце XIX — начале XX века. — *Россия и Монголия в начале XX века: дипломатия, экономика, наука*. Кн. 3. Ч. 1. Материалы 3-й Международной научно-практической конференции: сборник научных трудов. Иркутск; Улан-Батор: Изд-во БГУЭП. С. 110-120.

KAL'MINA Liliya Vladimirovna, Dr.Sci.(Hist.), Associate Professor, Leading Scientific Researcher of the Chair of History, Ethnology and Sociology, Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian branch of RAS (Sah'janovoj St, 6, Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia, 670047; kalminal@gmail.com)

PLEKHANOVA Anna Maksimovna, Dr.Sci.(Hist.), Associate Professor, Senior Research Fellow of the Chair of History, Ethnology and Sociology, Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian branch of RAS (Sah'janovoj St, 6, Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia, 670047; plehanova.am@mail.ru)

THE MONGOLIAN FACTOR IN RUSSIAN/SOVIET STATE ECONOMIC STRATEGY IN TRANSBAIKAL REGION (1910s–1920s)

Abstract. *The article tries to define Mongolian neighboring influence on Transbaikal economic structure and rates of development. Mongolian involvement into the Russian and later in the Soviet sphere of interest did much for acceleration of the development of the region, lagging far behind at the economic modernization stage.*

Chinese (Sinhai) revolution and independence of Mongolia interested Russia greatly: the government was aware of the importance of Mongolia in realization of Russian political and economic interests in the Far East. The role of the starting point in Russian plans to defeat other rivals in Mongolian affairs was given to Kyakhta's branch line which was supposed to be constructed from frontier town of Kyakhta to Transsiberian railway with the aim to lay it through Mongolia to Peking. The possible loss of European Russian industrial areas during World War made the tsarist government pay attention to Asian markets.

Keywords: *Transbaikal region, Mongolia, Transsiberian railway, economic strategy, economic, political and ideological influence, economic cooperation, Kyakhta branch line*

ГАЛЬПЕРИН Роман Игоревич — аспирант кафедры истории России Института истории и международных отношений Саратовского государственного университета им. Н.Г. Чернышевского (410012, г. Саратов, ул. Астраханская, 83; galperinroman@mail.ru)

ПОЛИТИЧЕСКАЯ ЗАЩИТА И СУДЕБНЫЕ ПРОЦЕССЫ В САРАТОВСКОЙ ГУБЕРНИИ В НАЧАЛЕ XX в.

Аннотация. *Статья посвящена изучению синергии «молодой адвокатуры» – неформального объединения политических защитников, возникшего на рубеже XIX–XX вв. «Младоадвокаты» принимали активное участие в освободительном движении того времени. В статье также рассматривается специфика политических процессов, проходивших в Саратовской губернии, в которых принимал участие один из самых активных членов саратовского кружка «молодой адвокатуры» Н.Н. Мясоедов.*

Ключевые слова: *«молодая адвокатура», присяжные поверенные, политические процессы, общественное движение, аграрные процессы, революционные процессы, дела об экспроприациях, уголовно-политические эксцессы*

Начало XX в. традиционно считается переломным этапом российской истории. Страну охватил «девятый вал» революционного подъема. Погромы, аграр-