

POLYAKOV Aleksandr Igorevich, postgraduate student of the Chair of History of State and Law, Nizhny Novgorod Institute of Management — the branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (46 Gagarina Ave, Nizhny Novgorod, Russia, 603009; heneken-alex@yandex.ru)

THE SOLUTION OF PERSONNEL PROBLEMS IN THE REAR REGION DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR (on materials of the Gorky region)

Abstract. This article is devoted to the study of personnel issues during the Great Patriotic War on materials of the Gorky region. This article lists the problems faced by the regional party organization in connection with the departure of the major part of employees and managers to the front. Among them are the lack of personnel, the lack of education, poor political education of staff, and the small number of women in the workplace. The article also shows organizations responsible for the solution of these problems. In addition, the article analyzes the specific examples of the negative work with personnel of some companies, and then presents examples of how some of them corrected the situation and implemented personnel policies, trained newcomers for production workers, raising their level of qualification. The article describes the importance of political education and outreach of the Communist party.

Keywords: Great Patriotic War, personnel, staff management, training, political education

УДК 94(571.5)+ 94 (517. 3)+94(510)

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

ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ — ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ ПРОЕКТ САМОДЕРЖАВИЯ

Аннотация. Создание Забайкальской области в первую очередь преследовало задачу укрепления пограничного региона, призванного сыграть роль плацдарма для усиления российского влияния во Внутренней Азии. Меняя соперников в борьбе за доминирование в регионе (европейские державы, Китай, Япония), царское правительство понимало, что первенство выиграет государство, которое создаст здесь надежную транспортную инфраструктуру. Сооружение Транссибирской магистрали стало самым значительным и успешным геополитическим ходом самодержавия при достижении поставленной цели. Для окончательного утверждения России в регионе требовалось дальнейшее развитие железнодорожной сети и экономическое укрепление Забайкальской области, которая, в свою очередь, должна была стать решающим «аргументом» в утверждении российских позиций в Монголии.

Ключевые слова: Забайкальская область, геополитическая роль, железнодорожное строительство, Транссибирская магистраль, Монголия, Китай, политическое влияние

Геополитическая значимость Забайкалья осознавалась еще в XVII в., в период заключения в 1689 г. первого — Нерчинского — русско-китайского мирного договора, узаконившего торговлю России с маньчжурским Китаем и сделавшего Нерчинск «перевалочной базой» русско-китайской караванной торговли [Артемьев 1995: 136]. В XVII — первой половине XIX в. регион играл роль «исторической площадки» для утверждения России в Приамурье. В планах укрепления позиций России во внутриазиатском пространстве Забайкалье также предстояло стать главным действующим лицом. К середине XIX в. регион фактически стал политическим перекрестком, где сошлись интересы двух групп стран: с одной стороны, России и Китая, имевших в регионе сложившиеся государственные

территории, с другой — морских держав — Англии и Франции, стремившихся к устойчивому присутствию здесь для расширения своего политического доминирования [Мерцалов 2008: 26].

Первым шагом самодержавия в этом направлении стало выделение в 1851 г. из Иркутской губернии Забайкальской области как самостоятельного административно-территориального образования с центром в г. Чите. Одним из инициаторов этого действия был генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьев, полагавший, что вверенный ему регион нуждается в укреплении путем создания новых административно-территориальных единиц, одной из которых должна стать область за Байкалом. При ее образовании была введена упрощенная система управления, позволявшая ее главе — военному губернатору принимать управленческие решения самостоятельно, без долгих согласований [Малыгина 2014: 12]. О создании области как геополитическом проекте говорит сам факт выбора в качестве административного центра Читы — по сути, села с несколькими сотнями человек населения и без каких бы то ни было градообразующих признаков. Новоиспеченной «столице» удалось обойти гораздо более развитые города Верхнеудинск и Нерчинск исключительно в силу своего выгодного географического положения — в начале Амурского бассейна, что обеспечивало функционирование всей забайкальской территории как единого целого [Мерцалов 2012: 3] и отвечало интересам российской политики нейтрализации нарастающего влияния западных стран на Дальнем Востоке. Геополитическая роль области осознавалась всеми ее губернаторами на разных этапах управления. В частности, военный губернатор Е.М. Жуковский еще в 1861 г. отмечал, что «из Забайкальской области идет ближайшая и единственная до сего времени торговая дорога в Пекин» и что здесь сосредоточены «почти единственные в Восточной Сибири военные силы для действия, в случае нужды, на Китай» [Константинова 2016: 33-34].

26 августа 1862 г. кяхтинский градоначальник А.И. Деспот-Зенович представил исполняющему должность генерал-губернатора Восточной Сибири М.С. Корсакову аналитическую записку «О мерах для сближения с Монголией», которая определяла «распространение влияния на Китай и в особенности на Монголию, Маньчжурию и Тибет» как цель российской политики в регионе. Его идеи были развернуты в «Записке о Китайских делах», в которой указывались конкретные пути создания противовеса усилению британского влияния в Китае, его дальнейшему распространению на Дальний Восток и Восточную Сибирь. «Записка» предлагала 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: 67-68]. Документы свидетельствуют, что Россия «держала в уме» широко-масштабные военные действия против Китая для усиления собственных позиций во Внутренней Азии. Военные агенты подогревали эти настроения, доказывая, что монголы подвергаются сильной эксплуатации со стороны китайцев, и подчинить их своему влиянию будет несложно¹.

Однако с момента «теоретического обоснования» до начала конкретных действий прошло три с половиной десятилетия. Забайкальская область в экономическом отношении развивалась медленно. Хотя военный губернатор Е.О. Мацневский в письме приамурскому генерал-губернатору Н.И. Гродекову в 1900 г. не без гордости писал, что «Забайкалье во время завоевания Амура сыграло видную роль, снабжая войска и переселенцев скотом и хлебом» и «в про-

¹ Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Добавление к сборнику материалов по Азии № 7. СПб: Военная типография Главного штаба. 1902. С. 70.

довольственным отношении стоит прочно», обеспечивая нужды населения¹, его назначения «житницы» для утверждения области в качестве плацдарма для продвижения России во Внутреннюю Азию было явно недостаточно. Для исполнения далеко идущих замыслов российского правительства Забайкальская область должна была нарастить промышленные «мускулы». Поскольку Забайкалье с почти полным отсутствием транспортной инфраструктуры определялось как основная база предполагаемых военных действий против Китая, единственным путем для поднятия заметно понизившихся шансов России «на Крайнем Востоке» было строительство сибирской железной дороги.

В 1890-х гг. Китай и Россия ревниво присматривались к успехам друг друга в железнодорожном строительстве, отчетливо представляя, что это негласное соревнование ведется ради одной цели – безоговорочного первенства в регионе. Не видя для себя опасности со стороны западноевропейских государств, Китай в то же время оценивал Россию как очень серьезного противника и для ослабления ее позиций интенсифицировал железнодорожное строительство: открыл железнодорожную линию Тяньцзинь – Таку-Кайпин, собираясь продолжить ее до Мукдена, и ежегодно тратил около 2 млн долл. на сооружение ветки от Тяньцзиня с перспективой ее выхода в Забайкалье². Бездействие в этом плане, по мнению китайских политиков, было равносильно подношению пограничных областей сильному врагу³. Российские военные агенты, в свою очередь, настаивали, что исключительность обстановки должна вызвать столь же исключительные меры на данном театре военных действий⁴, и поторапливали царское правительство с окончательным принятием решения о сооружении железнодорожной магистрали, проходящей в непосредственной близости от Монголии.

Значимость будущей Сибирской железнодорожной магистрали как фактора стабилизации престижа России на Дальнем Востоке была осознана самодержавным правительством уже тогда, когда задачи вовлечения в хозяйственный оборот прилегающих к будущей трассе территорий были еще не очень ясны [Андреева 2012: 70]. В российском обществе тоже понимали, что роль Транссибирской магистрали выходит далеко за рамки узких местных интересов. Дискуссии на тему: «Уже нечего и говорить что имея дорогу Китай нам не страшен» были в то время весьма популярны⁵. Редактор газеты «Восточное обозрение» И. Попов, оценивая ее назначение, указывал на то, что железная дорога должна быть, во-первых, стратегической, во-вторых, транзитной, в-третьих, «проходить по местности, имеющей будущность в экономическом отношении» и работать на общегосударственные интересы⁶.

Задержавшись на три десятилетия с решительными действиями по экономическому укреплению Забайкальской области, которая все это время развивалась более как сырьевой ресурс европейской части страны, чем ее форпост на Востоке, Россия все-таки «выстрелила» грандиозным стратегически ориентированным проектом – сооружением Транссибирской магистрали [Зубков 1994: 82]. Истинная цель ее прокладки ни для кого не стала секретом – ни для региональных администраций, которые связывали с ней надежды на благополучие региона

¹ Государственный архив Забайкальского края (ГАЗК). Ф. 1(о). Оп. 1. Д. 10847. Л. 69.

² *Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии*. СПб: Издание военно-учетного комитета Главного Штаба, 1889. Вып. 38. С. 34, 41; *Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии*. Вып. XLVIII. СПб: Издание военно-ученого Комитета Главного Штаба. 1891. С. 139.

³ *Забайкальские областные ведомости*. 1895. № 65. 23 дек.

⁴ *Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии*. Вып. XLVIII. СПб: Издание военно-ученого Комитета Главного Штаба. 1891. С. 140.

⁵ ГАЗК. Ф. 1(о). Оп. 1. Д. 2257. Л. 21.

⁶ *Восточное обозрение*. 1894. № 29. 9 марта.

как российского военно-промышленного и торгово-экономического плацдарма на Востоке, ни для потенциального военного соперника, под угрозой российской опасности спешно заселявшего приграничные территории выходцами из Внутреннего Китая¹.

Однако рельсовый путь, втянувший Забайкальскую область во всероссийский рынок, первоначально ничего не сделал для ее экономического укрепления. Быстрый рост получили лишь отрасли, которые не создавали конкуренции Европейской России и углубляли специализацию края как сырьевого придатка: по переработке сельхозсырья (мукомольная, кожевенная) и по производству строительных материалов (цементная, кирпичная и лесопильная). С проведением железной дороги сюда хлынул поток товаров, более дешевых, чем могла предложить местная промышленность. Тенденция снижения уровня производства проявилась уже в 1900 г., когда магистраль только начала действовать: объем местной промышленности в регионе уменьшился на 615 667 руб.² Железнодорожная магистраль закрепила процесс развития Забайкальской области не столько за счет местной промышленности, сколько в результате экономических связей с промышленностью Европейской России.

Неудачно окончившаяся Русско-японская война, наглядно продемонстрировавшая слабость экономического развития восточных рубежей России, в очередной раз заставила пересмотреть назначение области как геополитического проекта. Бывший сырьевой придаток огромной империи стал быстро наращивать экономическую мощь, увеличивая добычу полезных ископаемых и готовя почву для создания обрабатывающей промышленности, в первую очередь машиностроительных предприятий. Но в создании транспортной инфраструктуры область оставалась уязвимой: монгольскую границу от ближайшей железнодорожной станции отделяли 1 000 верст грунтовой дороги, которые российским войскам предстояло преодолеть в случае широкомасштабных военных действий на территории Монголии³. Даже в случае их ведения в Забайкалье российская армия из-за отсутствия надежных путей сообщения с плодородными территориями могла остаться без продовольствия [Распопина 2014: 164]. Сохранялась и тревога в связи с активной деятельностью Японии, которая также расширяла дорожную сеть на континенте. В случае заключения военного союза Японии с Китаем во время потенциальных военных действий Россия могла оказаться в очень сложном положении. Поэтому с созданием надежных транспортных схем затягивать не следовало.

Для решения этой задачи Россия планировала проведение Кяхтинской ветки железной дороги от приграничной Кяхты до Транссибирской магистрали с перспективой продолжения ее через Монголию до Пекина⁴. По мнению одного из российских военных агентов поручика Кушелева, это помогло бы «восстановить экономическое влияние на монгол» и «сделать нашу торговлю во всей Монголии действительно свободной и совершенно независимой от китайской администрации»⁵. Задача актуализировалась в связи с Синьхайской революцией и объявлением Монголией независимости, что давало серьезный шанс для усиления здесь экономического и политического влияния России, а Забайкальской

¹ Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ). Ф. 10. Оп. 1. Д. 577. Л. 3; *Забайкальские областные ведомости*. 1895. № 65. 23 дек.; *Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии*. Вып. 38. СПб: Издание военно-учетного комитета Главного Штаба. 1889. С. 9.

² *Обзор Забайкальской области за 1901 год*. Чита. 1902. С. 9.

³ *Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии*. Вып. LXXXVI. СПб: Военная типография. 1913. С. 299.

⁴ Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ). Ф. 10. Оп. 1. Д. 2256. Л. 49-51.

⁵ *Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии*. Вып. LXXXVI. СПб: Военная типография. 1913. С. 299, 300.

области как наиболее близкому соседу Монголии сулило роль экономической базы для усиления позиций России во Внутренней Азии.

Принятие Государственной думой в апреле 1913 г. окончательного решения о сооружении железнодорожной линии Верхнеудинск – Кяхта за счет казны и последующее рассмотрение Советом министров возможности строительства ветки Кяхта – Урга для соединения Забайкалья с Монголией непрерывным железнодорожным путем [Третьяков 2014: 119] стали последними шагами самодержавия в реализации Забайкальского геополитического проекта. Последующие политические события развели во времени замысел и его исполнение.

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.

Артемьев А.Р. 1995. Нерчинск и Нерчинский уезд в геополитике царской России XVII–XVIII вв. – *Культурные традиции народов Сибири и Америки: преемственность и экология (горизонты комплексного изучения)*: материалы конференции. Чита, 30 июня – 6 июля 1994 г. Чита: Изд-во ЧГПИ им. Н.Г. Чернышевского. С. 136-137.

Зубков К.И. 1994. Россия и Урал на переломе геополитических эпох (1890–1920-е гг.). – *Уральский исторический вестник*. № 1. С. 76-92.

Константинова Т.А. 2016. «Генерал-майора Е.М. Жуковского назначить Военным губернатором Забайкальской области...». – *Известия Иркутского государственного университета*. Сер. История. Т. 15. С. 31-38.

Мальгина О.А. 2014. *Военный губернатор в имперской системе власти России (на примере Забайкальской области)*: автореф. дис. ... к.и.н. Улан-Удэ. 20 с.

Мерцалов В.И. 2008. Геополитический фактор исторического развития Забайкалья и Читы (1841–1895). – *Научный вестник Байкальского государственного университета экономики и права*. № 3. С. 26-33.

Мерцалов В.И. 2012. Город Чита: возникновение и развитие (1851–1895 гг.) – *Вестник Читинского государственного университета*. № 5(84). С. 3-10.

Распопина А.А. 2014. Иркутское совещание о путях сообщения в Сибири. – *Иркутский историко-экономический ежегодник*. Иркутск: Изд-во БГУЭП. С. 158-165.

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.

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: сборник научных трудов*. Иркутск; Улан-Батор: Изд-во БГУЭП. Кн. 3. Ч. 1. С. 110-120.

KAL'MINA Liliya Vladimirovna, Dr.Sci. (Hist.), Associate Professor, Leading Scientific Researcher of the Department of History, Ethnology and Sociology, Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian branch of Russian Academy of Sciences (6 Sakhyanovoj St, Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia, 670047; kalminimal@gmail.com)

TRANSBAIKAL REGION – A GEOPOLITICAL PROJECT OF TSARIST RUSSIA

Abstract. Foundation of Transbaikal Region first off was supposed to strengthen the frontier area as the base of Russian influence in Inner Asia. Changing rivals in the struggle for the region (European powers, China, Japan), the tsarist government realized that the winner should have got a reliable transport infrastructure. Transsiberian railway construction was the most important and successful geopolitical step to achieve the goal. For final Russian establishment in the region further railways development and Transbaikal region economic strengthening were quite necessary, for these factors being the decisive argument in Russian positions establishment in Mongolia.

Keywords: Transbaikal region, geopolitical role, railway construction, Transsiberian railway, Mongolia, China, political influence

ДАРЧИЕВА Светлана Валерьевна – кандидат исторических наук, доцент; старший научный сотрудник Владикавказского научного центра РАН, Северо-Осетинского института гуманитарных и социальных исследований им. В.И. Абаева Владикавказского НЦ РАН и Правительства Республики Северная Осетия–Алания (362035, Россия, Республика Северная Осетия, г. Владикавказ, ул. Галковского, 200; svetik-dar70@mail.ru)

ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДУМСКИХ ФРАКЦИЙ ПО АГРАРНОМУ ВОПРОСУ В КОНТЕКСТЕ ПРОТИВОСТОЯНИЯ ВЛАСТИ И ОБЩЕСТВА В 1906–1907 гг.

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению деятельности фракций Государственной думы по решению аграрного вопроса в период Первой российской революции 1905–1907 гг. Предпринятый автором анализ источников показывает, что вокруг аграрного вопроса в начале XX в. скапливались не только социальные, но и национальные противоречия, поэтому проведение аграрных преобразований являлось важнейшим условием осуществления экономической и политической модернизации страны. Решение этого вопроса все общественно-политические силы страны связывали с Государственной думой. Автор считает, что в связи с отсутствием развитого гражданского строя, неспособностью власти идти по пути последовательного реформаторства, а также с непомерными амбициями депутатского корпуса была упущена возможность совместной деятельности по выведению страны из системного кризиса.

Ключевые слова: аграрный вопрос, Государственная дума, Государственный совет, Конституционно-демократическая партия, правительство, Трудовая группа, фракция социалистов-революционеров

27 апреля 1906 г. в Российской империи начала свою деятельность Государственная дума. Историческим назначением и главной задачей Думы явилось выведение страны из глубочайшего экономического, политического и межнационального кризиса. К своей работе Дума приступила в условиях масштабного революционного кризиса 1905–1907 гг., который аккумулировал всю сложность экономических, социальных и политико-правовых проблем. Под напором революции 1905 г. власть вынуждена была уступить требованиям общества и созвать законодательное народное представительство. Однако образова-