

JEL classification: N23, O18, R38
УДК 339.9(571.54/.55)
DOI 10.17150/2308-2488.2021.22(2).279-299

Л.В. Кальмина

*Институт монголоведения, буддологии и тибетологии
Сибирского отделения РАН,
г. Улан-Удэ, Российская Федерация*

ГЕОПОЛИТИКА КАК «АРБИТР» В ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОРЕВНОВАНИИ ЗАБАЙКАЛЬСКИХ ГОРОДОВ (СЕРЕДИНА XIX — НАЧАЛО XX в.)

Аннотация. Статья посвящена экономическому соперничеству двух забайкальских городов — уездного Верхнеудинска и областной Читы — за лидерство в регионе, которое началось со времени образования Забайкальской области и определения Читы в качестве ее столицы. Негласное соревнование проявлялось в определении статуса и роли на забайкальском экономическом пространстве, места в системе регионального рынка, развитии банковской и железнодорожной инфраструктуры. Несмотря на то, что Верхнеудинск имел лучшие стартовые возможности (более высокий уровень экономического и культурного развития), он почти все время был в роли догоняющего. Статус административного центра Забайкальской области давал Чите возможность «работать на опережение». Однако победа в заключительном раунде соперничества осталась за уездным городом, которому, впрочем, не удалось воспользоваться ее плодами. Авторская задача состоит в реконструкции этапов этого своеобразного соревнования и определении факторов, повлиявших на его исход. Анализ источников, в первую очередь, документов Государственного архива Республики Бурятия, позволил прийти к выводу, что в основе решений, принимаемых имперским центром в отношении обоих городов, лежал геополитический фактор. Именно задача усиления российского влияния на Дальнем Востоке диктовала дислокацию инфраструктурных объектов в забайкальских городах, которые повышали их экономический статус.

Ключевые слова. Верхнеудинск, Чита, административный центр, железнодорожная магистраль, географическое положение, банк, железнодорожные мастерские, Кяхтинская ветка, геополитический проект.

Финансирование. Статья подготовлена в рамках государственного задания, проект «Россия и Внутренняя Азия: динамика геополитического, социально-экономического и межкультурного взаимодействия (XVII–XXI вв.)», № 121031000243-5.

Информация о статье. Дата поступления 27 апреля 2021 г.; дата принятия к печати 22 мая 2021 г.; дата онлайн-размещения 7 июня 2021 г.

L.V. Kalmina

*Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies
of the Siberian Branch of the RAS,
Ulan-Ude, the Russian Federation*

GEOPOLITICS AS AN «ARBITRATOR» IN THE ECONOMIC COMPETITION OF TRANS-BAIKAL CITIES (MID 19TH — EARLY 20TH CENTURY)

Abstract. The article is devoted to the economic rivalry of two Trans-Baikal cities, such as the chief town of the district Verkhneudinsk and the regional town Chita, for the leadership in the region which began with the foundation of the Trans-Baikal region and the appointment of Chita as its capital. Unspoken competition was manifested in determining the status and role in the Trans-Baikal economic area, the place in the regional market system, and the development of banking and railway infrastructure. Despite the fact that Verkhneudinsk had better starting opportunities (a higher level of economic and cultural development), it was almost always in the role of the one which catches up. The status of the administrative center of the Trans-Baikal Region gave Chita the opportunity to «work ahead of the curve». However, the victory in the final round of the competition remained with the chief town of the district, which, however, did not manage to

take advantage of its fruits. The author's task is to reconstruct the stages of this peculiar competition and determine the factors that influenced its outcome. The analysis of the sources, first of all, the documents of the State Archive of the Republic of Buryatia, allowed to make the conclusion that the decisions made by the imperial center in relation to both cities were based on the geopolitical factor. It was the task of strengthening Russian influence in the Far East that dictated the deployment of infrastructure facilities in Trans-Baikal cities, which increased their economic status.

Keywords. Verkhneudinsk, Chita, administrative center, railway line, geographical location, bank, railway workshops, Kyakhta branch, geopolitical project.

Funding. The article was prepared within the framework of the state task, the project «Russia and Inner Asia: dynamics of geopolitical, socio-economic and intercultural interaction (XVII–XXI centuries)», No. 121031000243-5.

Article info. Received April 27, 2021; accepted May 22, 2021; available online June 7, 2021.

Для демонстрации соревнования честолюбий мы избрали два забайкальских города — Верхнеудинск и Читу, чья конкуренция за право первенства на региональном экономическом поле продолжалась несколько десятилетий. Хотя, казалось, их «весовые категории» были несоизмеримы (Чита — административный центр Забайкальской области, тогда как Верхнеудинск — лишь один из ее шести уездных городов), последний не желал уступать и прилагал все усилия в попытках одержать верх над своим конкурентом. Вряд ли оба города предполагали, что их соперничество выйдет далеко за рамки местных интересов, победителя будет определять российская геополитическая стратегия, а сами они станут чем-то вроде марионеток, управляемых серьезными внешнеполитическими игроками.

Начало негласному соревнованию положило образование Забайкальской области, в 1851 г. выделенной из состава Иркутской губернии. Ее создание в первую

очередь решало задачу укрепления пограничного региона, призванного сыграть роль плацдарма для усиления российского влияния во Внутренней Азии. Геополитическая значимость Забайкалья осознавалась еще в XVII в., когда оно стало играть роль «исторической площадки» для утверждения России в Приамурье. 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 здесь присутствию для расширения своего политического доминирования [1, с. 26].

При выборе центра новой области у Верхнеудинска, казалось, были все шансы им стать. Во-первых, он обладал очень выгодным географическим положением. Удачно расположившись на слиянии двух судоходных рек Уды и Селенги, в центре района успешного развития земледелия, в близком соседстве с Монголией, он, по сути, был торгово-распределительным центром Забайкалья, направлявшим товаропотоки как в верховья Селенги, так и по Уде в Восточное Забайкалье. Учрежденная в 1768 г. крупнейшая в Восточной Сибири Верхнеудинская ярмарка, на которую съезжались торговцы из Иркутска, Нерчинска, Читы, Кяхты, Баргузина, еще более повысила его роль в формировании торговых связей региона [2, с. 15], по существу определив для него место «держателя» экономического пространства Западного Забайкалья. Однако в качестве административного центра области была выбрана Чита — село с населением в несколько сот человек и без каких бы то ни было градообразующих признаков. Новоиспеченной «столице» удалось обойти не только Верхнеудинск, но и Нерчинск, экономический и культурный центр Восточного Забайкалья, благодаря своему расположению в начале Амурского бассейна, что обеспечивало функционирование всей

забайкальской территории как единого целого [3, с. 3]. Такой выбор больше отвечал интересам российской политики усиления своих позиций на Дальнем Востоке и нейтрализации нараставшего здесь влияния западных стран.

Проведение Транссибирской железнодорожной магистрали изначально не давало явного преимущества ни одному из городов: оба оказались на трассе, оставшись крупными торгово-транспортными узлами, — в отличие от Кяхты и Нерчинска, которые она обошла стороной и тем положила начало их упадку. Но если для административного центра области нахождение «у дороги» изначально было определено планируемой траекторией рельсового пути, то Верхнеудинску за это место пришлось еще изрядно побороться. Отчетливо представляя перспективы развития города в случае прохождения через него железнодорожной магистрали, Верхнеудинская городская дума еще в сентябре 1887 г. ходатайствовала перед Приамурским генерал-губернатором А.Н. Корфом и Министерством путей сообщения о проведении магистрали через Верхнеудинск, пустив в ход все возможные аргументы — от преимуществ проведения железной дороги по густонаселенной и хлебобордной местности, что решало проблему подвоза хлеба в пострадавшие от неурожая забайкальские территории, до «соответствия целям правительства», которое вряд ли будет заинтересовано в превращении города в захолустную деревню в случае, если магистраль обойдет его стороной¹. Наиболее сильным аргументом, что и решило вопрос о траектории рельсового пути в пользу Верхнеудинска, послужило предвидение его стратегического значения в случае необходимости экстренной усиленной переброски войск и перевозки казенных транспортов².

¹ Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ). Ф. 10. Оп.1. Д. 577. Л. 2.

² Там же. Л. 3.

Но и добившись своего, город получил гораздо меньше ожидаемого, и разрыв между конкурентами заметно увеличился. Чита, «лихорадочно-прогрессивно растущая», как охарактеризовало ее одно из справочных изданий³, быстро пошла в гору. Городской бюджет, в 1897 г. не достигавший 85 тыс. р., к 1912 г. вырос в 6,5 раза. Население всего за семь лет со времени проведения Первой всеобщей переписи населения увеличилось в 3,5 раза, превысив 41 тыс. чел⁴. Причиной подъема административного центра области стала именно железная дорога, которая тянула за собой соответствующую инфраструктуру: в Чите дислоцировались главные мастерские Забайкальской железной дороги, а в дальнейшем, с началом строительства Западной части Амурской железной дороги, здесь учредили Управление по ее постройке.

В Верхнеудинске все было не столь однозначно. Да, географическое положение города улучшилось: оказавшись на пересечении железнодорожной магистрали, судоходной Селенги и трактов на Кяхту и Баргузин, он стал крупнейшим в регионе транспортным узлом. К нему перешла роль торгово-распределительного центра, концентрировавшего сырье из Забайкалья и частично из Монголии и снабжавшего западную часть области всеми привозными товарами. По оценке исследователей, железная дорога сделала Верхнеудинск независимым от Иркутска торговым центром, к которому тяготели все забайкальские города [4, с. 88]. Однако город, положивший столько сил на проведение через него магистрали, оказался не готов к кардинальной перестройке своего экономического уклада, хотя и предвидел, что новая инфраструктура при оживлении городской экономики в то же время создаст какие-то проблемы. Это становится

³ Календарь-справочник по Восточной Сибири на 1911 г. Иркутск, 1911. С. 527.

⁴ ГАРБ. Ф.10. Оп. 1. Д. 2256. Л. 55.

очевидным при знакомстве с протоколом заседания Верхнеудинской городской управы от 14 марта 1895 г., в котором предлагается «серьезно позаботиться о создании новых занятий взамен извоза», поскольку «с устройством железной дороги существующее в настоящее время почти главное занятие жителей — извоз по главному тракту Иркутск-Чита — должен прекратиться». В качестве альтернативы привычному для горожан промыслу предлагалось создание заводской и фабричной промышленности, «разного рода ремесел и развития земледелия»⁵. Понятно, что создание нового промышленного комплекса за четыре года, прошедших до времени прихода в город первого поезда, было делом совершенно нереальным. Верхнеудинску осталось только подсчитывать ущерб, который Транссибирская магистраль нанесла его благополучию, традиционно связывавшемуся с Верхнеудинской ярмаркой. Ее обороты сразу резко упали: в 1901 г. они едва достигли 580 тыс. р., хотя раньше превышали 3 млн: после проведения рельсового пути возможность открытия торгового дела при наличии капитала всего в 1–2 тыс. р. децентрализовала торговлю и отодвинула ее ярмарочную форму на второй план. Представители крупных фирм приезжали на ярмарку уже не столько для закупки товаров, сколько для окончания расчетов прежних лет⁶. Доходы от сдачи в аренду приезжим квартир и магазинов на время ярмарки, которые до проведения магистрали достигали почти 50 тыс. р., сократились более чем наполовину. Большие каменные магазины, специально выстроенные для отдачи в наем на время ярмарки, пустовали.

Город отнесся к этому очень болезненно, поскольку свою дальнейшую судьбу продолжал связывать с ярмаркой. Докладная записка Верхнеудинской город-

⁵ ГАРБ. Ф. 10. Оп.1. Д. 1038. Л. 11.

⁶ Сибирский торгово-промышленный календарь на 1904 г. Томск, 1904. С. 193.

ской управы в Министерство путей сообщения, датированная мартом 1908 г., полна тревоги по поводу падения ее значения [5, с. 162–163]. Город проигрывал своему конкуренту и в росте населения: за то же время, что Чита его утроила, Верхнеудинск «вырастил» его лишь на 15 %, отстав по численности горожан в четыре раза⁷. Транссибирская магистраль мало изменила экономический статус города. «Угнетенный» ранее Иркутском и Кяхтой, между которыми он был расположен, Верхнеудинск, в свою очередь, оказался «зажатым» между Иркутском и Читой, которая оставалась центром Забайкалья как успешного геополитического проекта империи.

Пытаясь упрочить свои позиции, Верхнеудинск повел борьбу за открытие отделения Госбанка, который мог бы подстегнуть городскую экономику кредитами под щадящие проценты. Опыт работы Верхнеудинского общественного банка, просуществовавшего всего четыре года, оказался неудачным. Ограниченная сумма кредита, который можно было выдать одному лицу, регламентированная принятым практически сразу после начала работы молодого кредитного учреждения «Нормальным положением», при малом обороте капитала не могла заинтересовать предпринимателей: он был ничтожно мал [6, с. 203]. Между тем, город постоянно испытывал потребности в дешевом кредите для торгующих, тем более после проведения Транссиба, когда развитие промышленности, ремесел, земледелия могло бы компенсировать потерю доходов от падения объемов ярмарочной торговли и сворачивания извоза. На время проведения ярмарки из-за острой нужды в деньгах для оптовых закупок открывалось временное Верхнеудинское отделение Госбанка, своими операциями приносившее до 10 тыс.

⁷ Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 года. СПб., 1904. Т. LXXIV. Забайкальская область. С. 2; Обзор Забайкальской области за 1904 год. Чита, 1905. Ведом. № 5.

р. «чистой пользы». В многочисленных ходатайствах городские власти делали акцент на необходимости открытия кредитного учреждения в городе, обещающем «благодаря своему счастливому местоположению развиваться в недалеком будущем»⁸. Чтобы придать себе значимости, город не стеснялся в приписках, уверяя, что его население к 1906 г. достигло 25 тыс., тогда как однодневная перепись 7 октября 1907 г. показала только 14,5 тыс.⁹ Однако для региональной и имперской администрации и это не стало аргументом. Министр финансов В.Н. Коковцов, опираясь на мнение Приамурского генерал-губернатора, считавшего, что оснований для его открытия мало, в просьбе отказал. Точку в четырехлетней переписке поставил Госбанк, ответив отказом на повторное прошение городской думы под предлогом того, что «в Империи имеется еще много пунктов, которые по торговому своему значению ощущают более настоятельную необходимость в открытии Банка»¹⁰. Верхнеудинск проиграл Чите и этот раунд: в административном центре области отделение Госбанка существовало.

Следует отметить, что в Верхнеудинске работало отделение Русско-Китайского банка, открывшееся в 1898 г. Обладая развитой инфраструктурой и широкой географией межбанковских связей, банк имел возможность выдачи солидных ссуд [7, с. 208]. Однако его проценты по кредиту были столь высоки, что реально воспользоваться им мало кто мог. Но в отличие от Верхнеудинского общественного банка, который открылся после неоднократных прошений и работал недолго, и отделения Госбанка, которое в указанный период не открылось вовсе, отделение Русско-Китайского банка было создано без особых проблем, а его работа была стабильно успешной. На наш взгляд,

⁸ ГАРБ. Ф.10. Оп. 1. Д. 1038. Л. 11.

⁹ Там же. Д. 1684. Л. 12; Д. 2124. Л. 51.

¹⁰ Там же. Д. 1684. Л.1, 11, 20.

геополитика вмешалась и в банковскую сферу. Русско-Китайский банк в первую очередь был частью «системы Витте», предусматривавшей деятельность государства как коммерческой структуры для достижения государственных целей, средством русской экспансии в Китай. Нужда в таком банке и его отделениях в каждом более или менее значительном городе на восточных территориях империи обосновывалась стратегически ориентированными проектами строительства Сибирской железной дороги и развития экономики Дальнего Востока [8, с. 26–27]. Задачей обеспечения дешевым кредитом торговых кругов уездного города официальный Петербург интересовался мало.

Следующий этап соперничества между городами касался размещения инфраструктуры по обслуживанию Забайкальского участка железной дороги, в частности железнодорожных мастерских по ремонту подвижного состава, которые находились в Чите. Верхнеудинск лелеял мечту об их переносе, хорошо понимая, что такое приобретение обеспечивает городу массового платежеспособного потребителя в лице железнодорожных рабочих, постоянный источник солидного городского дохода и в конечном итоге экономическое лидерство в регионе. Оба города — и мечтавший об их переносе, и стремившийся их удержать, — и помыслить не могли, что в окончательный итог дискуссии, затянувшейся на целое десятилетие, вмешаются геополитические интересы России.

Когда в 1904 г. вопрос о возможном переносе железнодорожных мастерских встал впервые, Верхнеудинск сразу подобрал под них 1 200 кв. саж. земли, но начавшаяся Русско-японская война отложила реализацию идеи. После войны соперничество продолжилось «с чистого листа». На стороне Верхнеудинска традиционно было выгодное географическое положение транспортного перекрестка. К тому, что он находился на пересечении почтового тракта в Баргузин и дороги

в Кяхту; судоходной Селенги и Уды, по которой сюда сплавом доставлялись дрова и строительные материалы, добавилось расположение на Транссибирской магистрали — вблизи Кругобайкальского пути и в самом центре Забайкальской железной дороги. Кроме того, он оказался в сердце промышленного района, катализатором развития которого послужила магистраль. Во-вторых, город, находившийся в окружении плодородных земель, в случае хорошего урожая превращался в региональный «склад» продовольственных запасов. Преимущество также давала густая населенность окружающего района: в Верхнеудинском уезде и примыкающих к нему территориях Селенгинского и Баргузинского уездов сосредоточивалась треть населения Забайкалья. Наконец, Верхнеудинск предоставлял возможность получения образования детям железнодорожных служащих, поскольку в городе имелось реальное училище и женская гимназия. Изложив все это в докладной записке на имя министра путей сообщения Н.К. Шауфуса, городская дума прибавила как аргумент дешевизну и обилие «в Верхнеудинске всякого рода жизненных припасов и рабочих сил ... хотя бы даже против Читы, где часто некоторых жизненных припасов нельзя вовсе приобрести, а если что и найдется, считая в том числе квартиры и дрова, то значительно дороже, чем в Верхнеудинске»¹¹.

На стороне Читы были: ее административный статус; концентрация тесно связанных со всеми отраслями промышленности Забайкалья торгово-промышленных предприятий, обусловленная дислокацией здесь Управления по постройке западного участка Амурской железной дороги; емкий рынок продукции сельского хозяйства; главенствующая роль в обслуживании культурных потребностей населения¹². Негативные последствия перевода мастерских Чита оценила в 60–

¹¹ ГАРБ. Ф.10. Оп.1. Д. 2256. Л. 4.

¹² Там же. Л. 61.

75 тыс. р., которые город терял из-за снижения оборота торгово-промышленных предприятий, уменьшения числа квартиросъемщиков в результате освобождения квартир железнодорожниками, падения доходности недвижимого имущества, потери платежеспособного потребителя — мастеровых и служащих, зарабатывавших 850 тыс. р. в год. Действительно, перевод 140 служащих, 1 100 чел. (по данным Министерства, даже больше), проводивших капитальный ремонт до 60 паровозов, 150 классных и 500 товарных вагонов в год, был для Читы очень ощутим: ущерб понес бы и город, и отдельные категории населения — Забайкальское казачье войско, торгово-промышленные предприятия, домовладельцы, рабочие¹³. Акцентируя внимание на «стремлении правительства населять пригодные к ведению земледельческих и скотоводческих хозяйств участки Забайкалья», Читинская городская управа подчеркивала «необходимость создания в крае центра, каковым может и должна быть только Чита». Очевидно, аргументы административного центра показались более убедительными. Министр путей сообщения, признав ходатайство Верхнеудинской городской управы преждевременным, приказал оставить его без последствий¹⁴.

Казалось, вопрос исчерпан, и больше возвращаться к нему не будут. Однако спустя два года он получил неожиданное продолжение. Из-за неудачного выбора в Чите места под железнодорожные мастерские, на глубоко промерзающем грунте, их фундамент стал оседать, а стены — разрушаться, в результате чего вновь встал вопрос об их переносе. Верхнеудинск понял, что лучшего случая для решения вопроса в свою пользу не представится, и надо торопиться, поскольку на мастерские претендовала и станция Иннокентьевская вблизи Иркутска. В августе 1911 г. проблема обсуждалась на заседании Верхнеудинской городской

¹³ ГАРБ. Ф.10. Оп.1. Д. 2256. Л. 56.

¹⁴ Там же. Л. 62–63.

думы, которая приняла единогласное решение о выделении «в собственность Забайкальской железной дороги исключительно для постройки главных железнодорожных мастерских этой дороги и служебных сооружений при них» участка городской земли до 30 десятин. Но даже лично присмотренный и одобренный министром участок земли под постройку не давал стопроцентной гарантии решения вопроса в пользу Верхнеудинска. Вопрос должен был рассматриваться на уровне Государственной Думы.

Способы, какими действовал Верхнеудинск в попытках переиграть своего давнего соперника, заслуживают отдельного описания. Нам удалось обнаружить в архивах письма и телеграммы городского головы И.В. Титова, прошения гласных Верхнеудинской городской думы, представителей купечества и промышленников в адрес министра путей сообщения Российской империи С.В. Рухлова, министра Императорского Двора В.Б. Фредерикса, инженера путей сообщения В.Д. Чаманского и др. с просьбой посодействовать в решении вопроса. Надо отдать должное И.В. Титову, он был хорошо информирован. Ему было известно, что читинские мастерские стоят на мерзлом грунте, следствием оттаивания которого как раз и были осадка фундамента и разрушение стен. Он был осведомлен, что на станции Иннокентьевской подпочвенные воды находятся на небольшой глубине, поэтому они будут постоянно вспучивать почву и коробить подъездные пути к мастерским. Преимущества же Верхнеудинска, вокруг которого «естественным путем сосредоточивалась торгово-промышленная жизнь», он в своей переписке излагал просто мастерски. Одним из сильнейших аргументов стал тот, что в нескольких верстах от Верхнеудинска было открыто новое месторождение каменного угля, который остро требовался железной дороге. «При том еще Верхнеудинск является до некоторой степени центром Забайкальской железной

дороги, почему и постройка именно и должна быть здесь, — доказывал городской голова в прошении в Министерство путей сообщения, — и если его обойдут, то это будет большой ошибкой, которая недешево обойдется казне, как ей недешево обошлась постройка Читинских мастерских». Не надеясь убедить официальный Петербург этими доводами, И.В. Титов откровенно блефовал, представив перенесение сюда мастерских как «выполнение желания обожаемого монарха» о «всяком преуспевании г. Верхнеудинска», которое тот высказал при посещении города в 1891 г. еще в бытность цесаревичем¹⁵. Верхнеудинск убеждал в необходимости переноса сюда мастерских с той же настойчивостью, с какой в свое время настаивал на проведении здесь железной дороги.

Подключив к принятию выгодного для города решения всех, кто мог на него повлиять при рассмотрении в Инженерном совете, — от известного присяжного поверенного И.В. Гессена до заведующего поземельно-устроительной партией С. Корсака¹⁶, — И.В. Титов для пущей уверенности выехал в Петербург сам вместе с представляющим интересы городской управы в казенных и общественных учреждениях В.В. Никольским. Судя по всему, они действовали очень активно, испробовав все возможные методы, вплоть до прямого подкупа. Телеграмма от 8 мая 1914 г., которой они отчитались перед городской управой о своих действиях в столице, — яркий образец формирования провинциальным городом настоящего лобби в высшем законодательном органе империи (стилистика оригинала сохранена). «... почва думе подготовлена идеально совете может подготовятся только после рассмотрения думой законопроект мастерских вносится этих днях рассматриваться будет осенью заручились сильной поддержкой инженерном совете точка... вообще пробыть придется нача-

¹⁵ ГАРБ. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2256. Л. 40, 36.

¹⁶ Там же. Д. 2819. Л. 1.

ло июня всего потребуется еще шестьсот немедленном переводе которых просим Титов Никольский»¹⁷.

Чрезмерная, весьма затратная, активность верхнеудинских городских властей вызывает вопросы. Ведь никакой уверенности, что мастерские в Чите не оставят и непременно перенесут, не было. Из заключений инженерных комиссий, пытавшихся определить причины разрушения читинских мастерских, это совершенно не следует. Все комиссии, в том числе и назначенная распоряжением Министерства путей сообщения, называли одну причину: вечномерзлая глинистая почва под зданиями мастерских. Однако ни одна из комиссий не видела в этом ничего непоправимого. Инженеры пришли к заключению, что разрушение стен уже практически прекратилось, грунт на территории мастерских «пришел в равновесие», и никаких препятствий к дальнейшему строительству на данной территории нет. По крайней мере, находящиеся по соседству здания паровозных и вагонных сараев, стоящие на такой же почве и так же отапливающиеся, не имели никаких признаков разрушения. А тревоги Управления железных дорог, породившие идею перенесения мастерских в Иннокентьевскую или Верхнеудинск, все комиссии сочли надуманными. Действительно, если в свое время при выборе места для мастерских и была допущена ошибка, то ее легко было исправить, выбрав для строительства новых другое место, тем более что Чита готова была отдать под это любой свободный участок¹⁸. Этот вариант был бы куда менее затратным, чем перенос их в другой город. Тем не менее, журнальным постановлением Инженерного совета от 20 марта 1914 г. проект переноса паровозных мастерских Забайкальской железной дороги из Читы в Верхнеудинск был одобрен¹⁹.

¹⁷ ГАРБ. Ф. 10. Оп.1. Д. 2256. Л. 51.

¹⁸ Там же. Л. 65–66.

¹⁹ Там же. Л. 120.

Ранее мы выдвинули версию, что на итоговое решение повлияли напористость Верхнеудинского городского головы И.В. Титова, а главным образом, деньги, на которые он, по всей видимости, не скупился [9, с. 21]. Однако сегодня она вызывает у нас изрядную долю сомнений. Имперская экономическая политика не делалась на деньги провинциального сибирского города. Тут были причины повесомей. Разгадка видится в нескольких строчках телеграммы И.В. Титова на имя инженера В.Д. Чаманского от 14 декабря 1913 г.: «...Предполагаемое примыкание Кяхтинской ветки, ... близкое соседство Монголией, богатой естественными богатствами ... — все это такие данные, которые незыблемо устанавливают, что лучшего места для проектируемых мастерских Забайкалья нет точка»²⁰. Речь шла о предполагаемом проведении Кяхтинской железнодорожной ветки, которая должна была пройти от Кяхты через Монголию до Урги и далее до Пекина, другим «концом» соединившись с Транссибирской магистралью у Верхнеудинска. Вопрос о строительстве этой ветки поднимался еще в 1906 г. на совещании о развитии путей сообщения в Сибири у Иркутского генерал-губернатора²¹. Но идея тогда, хоть уже и обсуждаемая, не созрела для каких-то практических шагов. Доводы И.В. Титова о необходимости сосредоточить в Верхнеудинске не только мастерские, но и Управление Забайкальской железной дороги «в связи с предполагаемым проведением Железной дороги Пекин-Кяхта до соединения с Забайкальской у города Верхнеудинска», приведенный им еще в 1908 г., «затерялся» в массе его прочих аргументов. На наш взгляд, он остался незамеченным по двум причинам. Во-первых, из-за неправильно

²⁰ ГАРБ. Ф. 10. Оп.1. Д. 2256. Л. 49.

²¹ Труды совещания 1906 г. в г. Иркутске о путях сообщения в Сибири. В 2 т. Материалы. Т. II. / под ред. В. Попова. Иркутск, 1908. С. 221–222.

расставленных акцентов в прошении Верхнеудинска в адрес Министерства путей сообщения: в нем особо подчеркивалось, что приток в город платежеспособного потребителя сохранит ярмарку, которая может «поднять экономическое положение города и не дать ему упасть»²². Это был не самый удачный ход: ярмарочная торговля как типичная форма торговых связей периода позднего феодализма с развитием капиталистических отношений уже фактически потеряла свое значение, уступив более прогрессивной стационарной торговле [10, с. 30–31]. К тому же, как мы убедились на примере создания препятствий к открытию в городе банка, официальный Петербург мало интересовался сиюминутными проблемами провинциальных городов. Во-вторых, в 1908 г. идея строительства Кяхтинской ветки для выхода в российско-монгольское трансграничье еще была мало понятна имперскому центру, который больше видел в ней региональные амбиции. К 1914 г. ситуация кардинально изменилась. Уже была опубликована экономическая записка, в которой открытым текстом определялось значение Кяхтинской дороги как средства завоевания Россией монгольского рынка²³. Одновременно Генеральным Штабом «для служебного пользования» был напечатан отчет военного агента поручика Кушелева о поездке в Монголию с «военно-научной целью», где подчеркивалось: продолжение ветки по Монголии до Урги способствовало бы успешной конкуренции с китайской торговлей, вплоть до «убийства» последней²⁴. Было очевидным, что Кяхтинская железнодорожная линия обеспечит стратегическое преимущество Рос-

²² ГАРБ. Ф.10. Оп. 1. Д. 2256. Л. 3.

²³ Район Кяхтинской железной дороги в экономическом отношении / под ред. П.П. Червинского. СПб., 1913. С. 50–76.

²⁴ Отчет о поездке с военно-научной целью в Монголию Л.-Гв. Гусарского ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА полка поручика Кушелева // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Вып. LXXXVI. СПб., 1913. С. 299–300.

сии и ее доминирование в монгольском экономическом пространстве. Но для ее обслуживания требовалось создание промышленной инфраструктуры, что собственно и обеспечило решение о дислокации главных железнодорожных мастерских Забайкальского участка дороги в Верхнеудинске. Чита из-за своей отдаленности на эту роль не годилась.

Это решение обеспечивало чистую победу Верхнеудинска в многолетнем экономическом соревновании городов. Проведение железнодорожного пути до Кяхты с последующим продолжением ее через Ургу до Пекина усиливало позиции города и сулило ему завидные перспективы центра восточной торговли, транзитного пункта для всех товаров, идущих в Монголию.

Однако уездному городу не удалось воспользоваться плодами своей победы. Первая мировая война притормозила реализацию проекта. Да и информация о решении задержалась в пути на несколько лет. Город узнал о нем только в 1917 г. из письма начальника 6-го участка службы пути инженера Нежданова уже другому Верхнеудинскому городскому голове — И.А. Красикову²⁵.

Подводя итоги, мы приходим к выводу, что все решения, принимаемые официальным Петербургом в отношении двух городов — Читы и Верхнеудинска, — диктовались в первую очередь внешнеполитическими задачами укрепления позиций России на восточном направлении. Озабоченная усилением своего влияния на Востоке, империя, меньше всего интересовалась экономическими проблемами провинциальных городов, своими решениями каждый раз подчеркивая: сам факт создания Забайкальской области был продуманным геополитическим проектом, успешность которого следовало постоянно подкреплять конкретными экономическими действиями.

²⁵ ГАРБ. Ф. 10. Оп. 1 Д. 2566. Л. 120.

Список использованной литературы

1. Мерцалов В.И. Геополитический фактор исторического развития Забайкалья и Читы (1841–1895) / В.И. Мерцалов // Научный вестник Байкальского государственного университета экономики и права. — 2008. — № 3. — С. 26–33.
2. Шахеров В.П. Торгово-промышленное освоение юго-восточной Сибири в конце XVII — начале XIX в. / В.П. Шахеров // Социально-экономическое развитие Бурятии XVII — начало XX в. / отв. ред. С.А. Максанов. — Новосибирск, 1987. — С. 26–43.
3. Мерцалов В.И. Город Чита: возникновение и развитие (1851–1895 гг.) / В.И. Мерцалов // Вестник Читинского государственного университета. — 2012. — № 5 (84). — 2012. — С. 3–10.
4. Воробьев В.В. Города южной части Восточной Сибири (историко-географические очерки) / В.В. Воробьев. — Иркутск : Иркутское кн. изд-во, 1959. — 147 с.
5. Улан-Удэ-350: история и современность. В 2 т. / отв. ред. Б.В. Базаров. — Иркутск : Оттиск, 2016. — Т. 1 : XVII — начало XX в. — 372 с.
6. Кальмина Л.В. Формирование банковской структуры Верхнеудинска: закономерности и парадоксы / Л.В. Кальмина, А.М. Плеханова // Власть. — 2020. — № 5. — С. 201–207.
7. Плеханова А.М. Верхнеудинское отделение Русско-Китайского банка: направление, специфика и результаты деятельности в условиях трансграничья / А.М. Плеханова, А.А. Ширапов // Власть. — 2019. — № 3. — С. 206–211.
8. Курас Л.В. Капитаны российской восточной политики: рубеж XIX — XX вв. / Л.В. Курас, Л.В. Кальмина, А.В. Михалев. — Иркутск : Оттиск, 2018. — 112 с.
9. Кальмина Л.В. Города Забайкалья после проведения Транссибирской магистрали: смена экономического статуса / Л.В. Кальмина // Экономика и власть в Сибири: исторический опыт взаимодействия и современность : сб. науч. ст. / под ред. Е.В. Демчик. — Барнаул, 2007. — С. 7–23.
10. Шахеров В.П. Формирование планировочного и архитектурного облика южной части Восточной Сибири в XVIII — начале XIX вв. / В.П. Шахеров // Сибирский город XVIII — начала XX веков. — 2005. — Вып. 5. — С. 7–34.

References

1. Mertsalov V.I. Geopolitical Factor of Historical Development of Transbaikal and Chita (1851–1895). *Nauchnyi vestnik Baikal'skogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i prava* = Scientific Bulletin of Baikal State University of Economics and Law, 2008, no. 3, pp. 26–33. (In Russian).

2. Shakherov V.P. Commercial and industrial development of South-Eastern Siberia in the late XVII – early XIX centuries. In Maksanov S.A. (ed.). *Sotsial'no-ekonomicheskoe razvoitie Buryatii XVII – nachalo XX v.* [Socio-Economic Development of Buryatia of the XVII-Beginning of the XX Century]. Novosibirsk, 1987, pp. 26–43. (In Russian).

3. Mertsalov V.I. Chita: Beginning and Development (1851-1859). *Vestnik Chitinskogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Chita State University*, 2012, no. 5 (84), pp. 3–10. (In Russian).

4. Vorob'ev V.V. *Goroda yuzhnoi chasti Vostochnoi Sibiri (istoriko-geograficheskie ocherki)* [Cities of the Southern Part of Eastern Siberia (Historical and Geographical Essays)]. Irkutsk Book Publ. House, 1959. 147 p.

5. Bazarov B.V. (ed.). *Ulan-Ude-350: istoriya i sovremennost'* [Ulan-Ude-350: History and Modernity]. Irkutsk, Ottisk Publ., 2016. Vol. 1. 372 p.

6. Kal'mina L.V., Plekhanova A.M. The Developing of Bank Infrastructure in Verkhneudinsk: the Regularities and Paradoxes. *Vlast' = Power*, 2020, no. 5, pp. 201–207. (In Russian).

7. Plekhanova A.M., Shirapov A.A. Verkhneudinsk Branch of the Russo-Chinese Bank: Directions, Specificity and Results of Activities in Conditions of Transboundary Area. *Vlast' = Power*, 2019, no. 3, pp. 206–211. (In Russian).

8. Kuras L.V., Kal'mina L.V., Mikhalev A.V. *Kapitany rossiiskoi vostochnoi politiki: rubezh XIX – XX vv.* [Captains of Russian Eastern Policy: The Turn of the XIX – XX Centuries]. Irkutsk, Ottisk Publ., 2018. 112 p.

9. Kal'mina L.V. Cities of Transbaikal after the construction of Trans-Siberian Railway: change of the economic status. In Demchik E.V. (ed.). *Ekonomika i vlast' v Sibiri: istoricheskii opyt vzaimodeistviya i sovremennost'* [Economy and Power in Siberia: Historical Experience of Interaction and Modernity]. Barnaul, 2007, pp. 7–23. (In Russian).

10. Shakherov V.P. Formation of the planning and architectural layout of the southern part of Eastern Siberia in the XVIII – early XIX centuries. *Sibirskii gorod XVIII – nachala XIX vekov = Siberian City of the XVIII – Early XX Centuries*, 2005, iss. 5, pp. 7–34.

Информация об авторе

Кальмина Лилия Владимировна — доктор исторических наук, доцент, отдел истории, этнологии и социологии, Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН, г. Улан-Удэ, Российская Федерация, e-mail: kalminal@

gmail.com. ORCID ID: 0000-0001-8577-2496; SPIN-код 6526-3264; Author ID 336139; WoS Researcher ID: AAC-2130-2021.

Author

Lilia V. Kalmina — D.Sc. (History), Associate Professor, Department of History, Ethnology and Sociology, Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of the Siberian Branch of the RAS, Ulan-Ude, the Russian Federation, e-mail: kalminal@gmail.com. ORCID ID: 0000-0001-8577-2496; SPIN-code 6526-3264; Author ID 336139; WoS Researcher ID: AAC-2130-2021.

Для цитирования

Кальмина Л.В. Геополитика как «арбитр» в экономическом соревновании забайкальских городов (середина XIX — начало XX в.) / Л.В. Кальмина. — DOI: 10.17150/2308-2488.2021.22(2).279-299. // Историко-экономические исследования. — 2021. — Т. 22, № 2. — С. 279–299.

For Citation

Kalmina L.V. Geopolitics as an «Arbitrator» in the Economic Competition of Trans-Baikal Cities (Mid 19th — Early 20th Century). *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya = Journal of Economic History & History of Economics*, 2021, vol. 22, no. 2, pp. 279–299. DOI: 10.17150/2308-2488.2021.22(2).279-299. (In Russian).