

В те же местности вывозили в немалом количестве сало топленое и сырое для выделки свеч и мыла. Для окружающего местного русского населения продавали масло скотское, тарбаганий жир, шерсть овечью и верблюжью, шкуры овечьи, яманы (коз) и тарбаганы (НАРБ. Ф. 129, оп. 2, д. 113, л. 11–12; Хрестоматия по истории Бурятии. Документы и материалы. С древнейших времен до 1917 г. Улан-Удэ, 1986. С. 122–123).

Торговлю в эти годы вели не только простые инородцы Агинской степной думы. Из их среды выделялись и состоятельные буряты, занимавшиеся крупной торговлей. Так, тайша С.Зодбоев неоднократно совершал поездки «по торговым делам» в Пекин, Долон-нор, Утай и Ланджоу. Имея крупные доходы от скотоводства и торговли, он давал большие суммы денег нуждающимся русским купцам. Так, в 1885 г. Нерчинские купцы 2-й гильдии «взяли от С. Зодбоева по вексялям по предъявлению» 19 400 р. серебром (История Бурят-Монгольской АССР. Т. 1. С. 314).

Торговлю с Монголией и Китаем вели и другие агинские буряты. Так, в 1877 г. возили туда свой товар следующие лица. Манданов с товарищами брал с собой 15 атанов (кастрированные верблюды) черной масти, 10 атанов каурой масти стоимостью по 80 р., 3 лошади по 30 р., а также мелочные товары, как конские хвосты, мерлушки и другие на сумму 1000 р. Дондоков с товарищами вез 7 атанов, 2 лошади по той же стоимости, а также другие мелкие товары, серебряных монет на сумму 1000 р., русских товаров на 500 р. Бадмаев с товарищами вез 8 атанов по 80 р., разных мелочных товаров, серебряных монет на общую сумму 1400 р. Батуев — 10 атанов и разных товаров в тюках на сумму 1500 р. (НАРБ. Ф. 129, оп. 1, д. 2204, л. 67–67 об; Хрестоматия по истории Бурятии. С. 117–118).

Эти и другие факты свидетельствуют о заметном развитии торговли агинских бурят с соседними странами. Главными товарами, которыми они торговали, выступали скот и его продукция, а также русские товары.

Таким образом, скотоводство как основная отрасль хозяйства агинских бурят, в течение XIX в. приобретало все больше товарный характер. Продукция скотоводства сбывалась не только в пределах своей области, но и за ее пределами. Однако результаты торговли продуктами скотоводства, вырученные суммы денег шли главным образом на уплату всевозможных податей и налогов, и крайне мало шли на удовлетворение непосредственных нужд хозяйства и быта скотоводов. В целом надо признать, что степень товаризации хозяйства агинских бурят в XIX в. была невысокой.

*И.А. ГУСЕВА*

## **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РУССКО-МОНГОЛЬСКОЙ ТОРГОВЛИ ПОСЛЕ ЗАКЛЮЧЕНИЯ СОГЛАШЕНИЯ 1912 г.**

Синьхайская революция 1911 г. в Китае и подъем национально-освободительного движения в Монголии резко изменили торгово-экономичес-

кую ситуацию в Монголии. Уход китайских торговцев из Монголии создавал для русских купцов уникально благоприятную ситуацию для полного доминирования на монгольском рынке. Русско-монгольское соглашение 1912 г. укрепляло юридически новые возможности для расширения русской торговли в Монголии.

В газете «Дальний Восток» (1913) в статье «Монголия как русский рынок» Н. Востоков писал, что изменившееся политическое положение Монголии и состоявшееся в октябре прошлого года соглашение широко открыли страну эту для русского капитала и предприимчивости (Востоков Н. Монголия как русский рынок // Дальний Восток. 1913. № 90. С. 3).

Первоначально действительно произошел рост объемов русской торговли. Однако русские торговцы не стали монопольными поставщиками промышленных товаров. Более того, они не смогли удовлетворить спрос на промышленные товары. Так в 1912–1915 гг. потребности рынка удовлетворялись только на 30–35%, что привело к острому товарному кризису.

В начале 1913 г. под председательством иркутского генерал-губернатора Л.М. Князева в г. Иркутске состоялся ряд совещаний с участием представителей местной администрации, иркутского и кяхтинского купечества и московского биржевого комитета, где был определен ряд мероприятий для развития нашей монгольской торговли. В проекте совещания был выделен раздел «Железнодорожная линия «Мысовая-Кяхта-Урга». Обсуждали этот проект по пунктам, сначала направление Мысовая-Кяхта, а затем Кяхта-Урга. В центре внимания оказался вопрос, какой вариант предпочтительнее: Мысовая-Кяхта или Верхнеудинск-Кяхта. По мнению присутствующих, проведение этой дороги закрепило бы за Россией лучший из монгольских рынков.

Но поскольку многие проблемы русско-монгольской торговли на месте решить было невозможно, то в июне 1913 г. по инициативе Л.М. Князева в Петербурге открыло работу межведомственное совещание по русско-монгольским делам. Совещание, работавшее с 11 по 24 июня, рассмотрело весь спектр вопросов, направленных на усиление российского экономического влияния в Монголии, и выработало комплекс мер с учетом положений договора 21 октября 1912 г.

Кроме вопросов, касавшихся собственно торговли и ее обеспечения (строительства путей сообщения, средств связи, таможенного режима и пр.) участники совещания обсудили проблемы организации в Монголии медицинской и ветеринарной помощи, подготовки кадров для работы за границей. Был также обсужден вопрос о создании в Иркутске Монгольского бюро или Совета по монгольским делам при иркутском генерал-губернаторе в качестве совещательного органа (Журнал Особого междуведомственного совещания, бывшего в С.-Петербурге под председательством иркутского генерал-губернатора, егермейстера Л.М. Князева, по русско-монгольским делам. Иркутск, 1913. С. 50–51).

В работе А.П. Болобана «Монголия в ее современном торгово-экономическом отношении» интерес вызывают разделы, посвященные анализу состояния подъездных путей к границе с Монголией и торговых путей в самой Монголии. В 1913 г. в связи с открытием Кяхтинской городской станции Забайкальской железной дороги было заключено соглашение между Управлением Забайкальской железной дороги и товариществом Забайкальского пароходства и торговли о перевозке грузов между Россией и Монголией. Автор отмечал интересный момент: российское правительство в целях поддержания экономического положения железной дороги пошло на понижение железнодорожного тарифа на провоз ряда грузов (мануфактуры, галантереи, железных и стальных изделий, сахара, табака, табачных изделий и др.) от всех станций российских железных дорог к западу от ст. Иркутск и от Иркутска до Верхнеудинска, следующих для вывоза в Монголию через Кяхту, при условии отписки грузов на Кяхтинскую городскую станцию Забайкальской железной дороги и при предъявлении удостоверения от таможи о вывозе груза в Монголию (Болобан А.П. Монголия в ее современном торгово-экономическом отношении. М., 1914. С. 13–14). Таким образом, в этой работе, впервые в историографии одновременно отражена большая роль российской железной дороги в системе транспортных коммуникаций на восточных рубежах страны и обозначено ее устремление на «завоевание» новых направлений и в тоже время в целом показана важность вопроса о строительстве стальной магистрали в направлении на Монголию (Там же. С. 14, 170).

В этом плане весьма интересными и содержательными являются работы военного ведомства, посвященные анализу путей, соединяющих Россию с Монголией (Иркутский военный округ. Военно-географические и военно-статистические описания приграничной полосы. Вып. 2. Монголия. Составил ... Генерального штаба капитан Харламов / под ред. Окружного Генерал-квартирмейстера генерал-майора Сухомлина. Издание Штаба округа. Иркутск, 1914). В них отмечено, что до постройки Китайско-Восточной железной дороги кратчайший путь из Забайкалья к столице Китая — Пекину шел через Кобдо-Ургу-Колгар-Долоннор. Со временем прочного закрепления России в Маньчжурии все военные операции в направлении на Пекин увязывались бы с железной дорогой, поэтому направление Забайкалье-Пекин стало утрачивать свое значение. Но после русско-японской войны южная часть КВЖД перешла во владение японцев, и Япония стала укрепляться в Маньчжурии. И теперь, по мнению российских военных, все боевые операции на Пекин можно было бы проводить только через Монголию, а поэтому направление Забайкалье-Пекин снова приобрело первенствующее стратегическое значение, как по своей наименьшей длине, так и по возможности быстро пропускать крупные войсковые отряды.

Анализируя возможные стратегические направления, авторы подчеркивают, что после окончания постройки Китаем Калган-Гуйхуаченской же-

лезной дороги могут произойти значительные изменения в направлении движения китайских войск в случае возникновения конфликта. Эта линия станет первым звеном грандиозной железной дороги, связывающей Калган с западными провинциями Китая, и боевые действия против Урги и Улясугая будут вестись от этого участка границы, поскольку Урга представляла собой весьма важный в стратегическом отношении центр, к которому сходятся все дороги (Иркутский военный округ... Указ. соч. С. 270–271).

По мнению агента министерства торговли и промышленности А.П. Болобана, русские не смогли воспользоваться благоприятной для них ситуацией в 1911 г., когда многие китайские фирмы сократили свои обороты, в виду закрытия для них путей подвоза товаров в Монголию. Он представил следующие данные по экспорту-импорту товаров: вывоз в Россию из Монголии увеличился на 1 200 000 р., а ввоз в Монголию из России на 1 070 000 р., т.е. торговый баланс остался на прежнем уровне (Болобан А.П. Указ. соч. С. 160).

Одной из важных причин такого положения русской торговли А.П. Болобан считал деятельность крупных центральных фирм и посветил этому специальную главу: «Отношение крупных русских фирм центрального района России к местным в Монголии фирмам». По его мнению, Москва в лице московских фабрикантов и купцов не проявляла глубокого интереса к монгольскому рынку. С другой стороны, своими приемами торговли они мешали торговле мелких сибирских торговцев, работающих здесь давно.

Для иллюстрации отношения москвичей к нуждам русских торгующих в Москве Д. Даурский в статье «Москвичи и монгольская торговля», опубликованной в газете «Сибирь» (1913) привел заявления торговцев, где они в один голос заявляли, что главным тормозом в развитии русско-монгольской торговли являются московские фабриканты, которые не только задерживают исполнение заказов на два, три, четыре и даже более месяцев, но и повышают существующие цены при исполнении заказов от шести до восьми процентов на рубль, а это при дороговизне русских товаров удорожает цену на них по сравнению с иностранными товарами от двадцати до тридцати процентов. Эти примеры показывают, насколько москвичи интересуются монгольским рынком, да и вообще заказами для Монголии. При данном положении дел, русские купцы «по неволе, в силу необходимости, в силу безвыходного положения, созданного самими москвичами, ургинцы и кяхтинцы, должны были обратиться к иностранной мануфактуре» (Даурский Д. Москвичи и монгольская торговля // Сибирь. 1913. 22 нояб. С. 2). Автор предлагал выход из данного положения: москвичам объединиться и открыть в Кяхте или Урге и других центрах Монголии оптовые склады своих товаров и непосредственно снабжать ими мелких торговцев.

Этой же точки зрения придерживался А.П. Болобан, считая необходимым создать в Сибири или Монголии суконные фабрики и кожевенные заводы с целью удешевления стоимости сукна и кож.

Таким образом, были сформулированы пути и методы улучшения русско-монгольской торговли, предложены меры для удешевления русских товаров, особое место уделялось Восточной Сибири в деле развития русско-монгольских отношений.

**С.В. ГУЗЕНКОВ**

### **ДИНАМИКА ГРУЗО-ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПАРОХОДСТВАМИ ЛЕНО-ВИТИМСКОГО БАССЕЙНОВ В КОНЦЕ XIX–НАЧАЛЕ XX ВВ.**

В конце XIX–начале XX вв. в навигационное время пароходы ходили по всему Лено-Витимскому бассейну. Наиболее освоенным, как и в предшествующие годы, были участки Витим–Бодайбо, Усть-Кут–Киренск, Усть-Кут–Якутск и Усть-Кут–Витим. Во многом это было связано с золотодобывающей промышленностью: разработанные по берегам Витима и Лены многочисленные золотые прииски испытывали потребность в самых разнообразных грузах.

Автор данной статьи видит свою задачу в том, чтобы опираясь, главным образом, на неопубликованные источники проследить динамику движения по ленским маршрутам как грузовых, так и пассажирских перевозок, выполненных пароходствами Ленно-Витимского бассейна в конце XIX–начале XX вв., попытаться определить роль известных пароходно-транспортных предприятий в этом процессе.

В 1917 г. караван паровых судов Ленно-Витимского бассейна состоял из 4339 пароходов и 4107 барж, принадлежащих 21 предприятию (Партии по исследованию Ленского бассейна в 1911–1918 гг. Иркутск, 1919. С. 37).

Пароходная компания Сибирякова и Базанова является составной частью «Компании промышленности» и «Прибрежно-Витимской компании» — известных предприятий по добыче золота в Сибири, в основном перевозила грузы своих учредителей. Только за три года (с 1901–1903 гг.) она доставила в Ленский горный округ 1 597 932 пуда груза. Грузоперевозки пароходно-транспортного предприятия в начале XX в. возрастали. С 1901 по 1903 г. они увеличились в 2,4 раза.

С 1904 г. «Ленвитпаро» начало перевозить вино, после того, как пароходство и акцизное управление подписали, по предложению последнего, договор. «Товарищество» брало на себя обязательство доставлять продукцию винокуренных заводов в направлении Киренск–Бодайбо и обратно. За период с 1904 по 30 июня 1907 гг. в Бодайбо поступило 299 946 ведер водки и вина (РГИА. Ф. 1418. Оп. 1. Д. 2886. Л. 12).

Составной частью работы пароходства являлись и пассажирские перевозки. В навигацию 1905 г. было перевезено 1448 человек. Основу пассажиропотока составляли приисковые рабочие.