

СИБИРСКИЕ ПУТИ СООБЩЕНИЯ В ПРАКТИКЕ ИЗЫСКАНИЙ ТРАССИБА (конец XIX века)

Рассматривается исторический опыт использования местных путей сообщения и, прежде всего, скотопрогонных дорог, в изысканиях и проектировании Транссибирской железнодорожной магистрали. Особое значение для быстрой и экономной постройки Транссиба имела помощь местного населения (старожилов) и технико-экономическая адаптация проекта к природным условиям Сибири.

Ключевые слова: пути сообщения в Сибири, Транссиб, Транссибирская железнодорожная магистраль, изыскания и выбор направления, народный опыт изучения и освоения Сибири.

S.K. KANN

SIBERIAN COMMUNICATION ROUTES IN THE PRACTICE OF TRANSSIB SURVEYS (the end of the 19TH century)

The historical experience of the use of local Siberian means of communication and, above all, of livestock roads, in surveys and designing of Trans-Siberian Railway is considered in the article. The local population's assistance (starozhily) and the feasibility of the project adaptation to the natural conditions of Siberia had of particular importance for fast and low-cost construction of Transsib.

Keywords: Means of communication in Siberia, Transsib, Trans-Siberian Railway, surveying and choosing the direction, people's experience of exploration and development of Siberia.

В итоге обсуждения вопроса о железной дороге через всю Сибирь в 1888–1890 г. особая комиссия Императорского Русского Технического Общества (ИРТО) приняла свод заключений и пожеланий и 1 декабря 1890 г. представила их на благоусмотрение правительства. По поводу направления Транссиба большинство членов комиссии (18 из 25) высказались за принятие северного, так называемого «правительственного» варианта, намеченного вблизи старого сибирского тракта [26, док. № 41, с. 2]. Ко времени завершения работы комиссии партии инженеров под руководством Н.П. Меженинова и О.П. Вяземского уже завершили предварительные изыскания на среднесибирском и забайкальском участках магистрали. Линию проектировали от Томска на Ачинск, Красноярск, Нижнеудинск, Иркутск, Верхнеудинск и Сретенск — до пункта выхода

рельсового пути к системе Амура. В 1891 г. предполагались изыскания в Западной Сибири — от Златоуста на Челябинск, Омск, Каинск, Колывань и Томск, до соединения с «линией Меженинова».

Подытоживая свод заключений, председатель комиссии А.Н. Горчаков констатировал, что в ходе обсуждения транзитное, стратегическое значение дороги, вначале казавшееся очень весомым, постепенно «ослабилось», зато роль дороги в отношении колонизации края сильно возросла [26, док. № 42, с. 1]. По мнению председателя комиссии, большинство членов голосовало именно за возможность быстрого удовлетворения местных интересов Сибири и потребностей колонизации. Таким образом, большой форум специалистов, соглашаясь с доминированием военно-политических интересов, одновременно признавал серьезное экономическое значение постройки в самой населенной и производительной полосе Сибири возле главного тракта.

Использование этой грунтовой «магистральной» и примыкающих к ней боковых ветвей, с одной стороны, облегчало решение сложных технических задач проектирования Транссиба в условиях острого дефицита времени и ресурсов, значительного недостатка капиталов и частной предприимчивости. С другой стороны, изыскатели закладывали фундамент окупаемости Сибирской железной дороги на достаточно продолжительный период.

Инженер И.К. Падалко, проводивший в 1884–1885 г. рекогносцировку местности от Урала к Омску, объяснял результаты своей работы следующим образом: «Старый сибирский тракт, — говорил он в заседании комиссии ИРТО 30.03.1889 г., — действительно, в свое время сослужил свою службу, — он привлекал и привлекает еще громадную массу грузов. Но этот тракт действует, как некоторая магистральная линия, перпендикулярно которой имеются, так сказать, грунтовые ветви, по которым подвозятся грузы. Насколько я мог убедиться, все эти ветви лежат на юг от этого старого сибирского направления. Челябинск, Курган, Петропавловск и т.п. пункты, лежащие южнее этого направления, давали и дают обильные грузы для Сибирского тракта. Таким образом, Сибирский тракт не представляет линию, пролегающую по известной плодородной местности и черпающую свои грузы из близлежащего района; это есть линия, которая питается грузами, идущими с юга» [26, док. № 2, с. 4]. Тяготение к южным производительным районам стало руководящим принципом всех изысканий Транссибирской магистральной.

Среди грузов, поступавших на тракт, особое значение имели продукты животноводства и живой скот, перегонявшийся в рабочие поселки и города для продажи. Партия И.К. Падалко активно собирала сведения о перегонах гуртов скота между Златоустом, Петропавловском и Омском [26, док. № 2, с. 5–6, 9]. Безымянный, но весьма компетентный автор статьи в журнале «Северный вестник» за 1891 г., описывая район

предстоящих летом западносибирских изысканий, не преминул указать, что «местности, вступающие в ближайшую сферу влияния участка Челябинска–Томск, представляют собой местности с значительным развитием земледелия и скотоводства. И сейчас, — писал этот осведомленный автор, — ежегодно прогоняется по направлению к Тюмени и на Урал до 400 000 голов скота. Торговля скотом (как свидетельствуют между прочим представители городских управлений Челябинска и Петропавловска в поданных ими производившему изыскания инженеру Падалке заявлениях) не только даст железной дороге верный значительный груз, но и сама с устройством рельсового пути получит гораздо большее развитие». Кроме того, автор статьи обозначил еще одну важную проблему — необходимость борьбы с эпизоотиями, наносящими страшный удар по всей скотопромышленности Зауралья. «Распространению заразы, — подчеркивалось в статье, — содействуют неустройство дорог, слабость надзора, отсутствие медицинской помощи и тому подобные причины, которые несравненно легче будет устранить при существовании железной дороги» [24, с. 17].

Летом 1891 г. начальник западносибирских изысканий инженер К.Я. Михайловский неожиданно повернул проектированную трассу между городами Курганом и Омском на юг, чтобы захватить Петропавловск — главный рынок торговли скотом всего степного края. Это решение застало врасплох членов Временного управления казенных железных дорог. В докладе технического отдела управления от 30.06.1891 г. прозвучало, что при утверждении плана изысканий в Комитете министров (по представлению МПС № 3254 от 04.02.1891) намечалось иное, более северное направление — на города Ишим и Тюкалинск с переходом Иртыша севернее Омска и устройством ветви к нему [18, л. 68 об, 77–77 об.]. За это направление ратовал инженер Н.П. Меженинов, ибо оно не только сокращало строительную длину линии на 45 верст, но и отдаляло дорогу от так называемой «горькой линии казачьего войска» с ее горько-солеными озерами и недостатком пресной («сладкой») воды. Однако чисто административные и экономические соображения взяли верх.

А.Н. Куломзин считал принятие южного варианта западносибирской линии «большим упущением». Проведение северного варианта, по его словам, «принесло бы неисчислимые выгоды в эксплуатационном отношении», так как не пришлось бы тратить деньги на дорогостоящие меры по опреснению воды на станциях западносибирской железной дороги [15, с. 412–413]. Но на отклонении линии к Омску настаивал западносибирский генерал-губернатор барон М.А. Таубе и при окончательном утверждении участка в Комитете министров в 1892 г. о северном варианте магистрали даже не вспомнили.

Возвращаясь к важному вопросу о значении перегонов скота для всей экономики и, в частности, для проектирования Транссиба, нужно

отметить, что эта тема в историографии только начинает разрабатываться. Ее затрагивают в самом общем виде, а самостоятельные исследования отсутствуют [1, с. 15]. С технической стороны скотопрогонные пути сочетали в себе массу полезных свойств, чрезвычайно удобных для сооружения железных дорог. Так, например, в интересах ветеринарного благополучия они должны были проходить по «трусобам» и отдаленным «захолустьям», ибо закон требовал обходить и пашню, и населенные пункты. Для железнодорожников это означало, во-первых, что при развороте строительных работ в напряженное «пшенично-ржаное» время можно было избежать разорения крестьянских посевов. Из «Описания пути чрез Енисейскую губернию» [4, л. 85–106 об.] видно, что в полосе главного тракта крестьянские луга и поля примыкали к нему вплотную. С началом постройки Сибирской железной дороги они бы обязательно пострадали. В то же время скотопрогон существовал в стороне от тракта.

Во-вторых, при занятии скотопрогона железной дорогой казна могла существенно сэкономить на стоимости отчуждения земель и имущества, тем более что скотопрогоны законодательно наделялись установленной полосой отчуждения [10, с. 101]. Ее ширина колебалась в пределах от 30 до 110 саженей, так как к дороге прирезались угодья для подножного кормления животных.

В-третьих, скотопрогонные пути выходили к пунктам переплава скота и, таким образом, переправы через большие водотоки имели фиксированный характер, указывая изыскателям на места естественного сужения рек. Удобные переправы скота сложились исторически. Например, на Волге один из самых известных и трудных перекатов носил название «Телячий перевал» [17, с. 19]. Места переплава скота учитывали то обстоятельство, что движение гуртов от места закупки и откорма скота (ярмарок, степных заимок и пр.) обычно начиналось ранней весной. В Сибири главные реки текли с юга на север, поэтому скот подходил к местам переплава в самое тяжелое половодье (на Оби это были апрель и май). По этой причине переправы, чаще всего, приурочивали к скалистым не размываемым берегам. Они пестрили топонимами «Камень», «Каменка», «Скала», «Кривощекovo» и т.д. Многие железнодорожные мосты возникли именно в этих пунктах, связанных с перегонами и переплавами скота (например, станция Батраки и Сызранский мост через Волгу).

Однако, самое главное обстоятельство связывалось с тем, что срочные перегоны скота осуществлялись по кратчайшим путям, ибо поставку следовало выполнить к сроку, указанному в контракте, — например, к середине августа пригнать оговоренное количество голов на золотые прииски енисейской или мариинской тайги. Таким образом возник и устоялся прямолинейный характер перегонов, на что обратил внимание ветеринарный врач Г.В. Кравцов еще в середине 1870-х гг. [14, с. 196].

Срочные перегоны, усиливаясь год от года, спрямляли извилистость путей, особенно там, где торговые операции носили длительный и повторяющийся характер.

По мнению исследователя томской тайги В.Т. Волкова, скотопрогонные дороги и тропы имели чрезвычайную ценность именно в качестве указателей направления. Без них пришлось бы потратить массу времени на поиски проходов и переправ «через мочаги и топкие таежки». Одна из таких дорог существовала в золотоприисковой даче, обеспечивая прогон скота из Бийского и Кузнецкого округов через Мариинский округ в Енисейскую губернию. «Этот скотопрогонный тракт, — писал Волков, — или по местному названию сакма, состоит из целого ряда отдельных троп, которые местами образуют дорогу сажен в 5 шириною и представляет растоптанную грязь настолько глубокую, что скот вязнет в ней по колено. По склонам гор ногами животных выбиты углубления, напоминающие ступени лестницы, с тою разницей, что расстояния между ними иногда бывают сажени в две и более, а в промежутках скот положительно скатывается на ногах и спуски носят отчетливые следы такого способа передвижения. Но несмотря на грязь и выбоины, а местами валежник и совершенное отсутствие мостов чрез речки, скотгоны ухитряются провозить за собой колесные экипажи, хотя несомненно переезд в них можно назвать истязанием для седоков и лошадей» [3, с. 8].

Всю жилую Сибирь покрывала развитая сеть троп и проселков, «выпестованных» за многие годы дождями и распутицами. Время вполне «оптимизировало» их для проектирования Транссиба. Осенние и весенние непогоды в буквальном смысле «выдавили» эти коммуникации на верхние этажи рельефа — на самые сухие места, водоразделы речных систем и так называемые «гривы». Это обстоятельство чрезвычайно привлекало инженеров-изыскателей именно тем, что приспособляло железную дорогу к окружающей местности и снижало издержки будущей постройки (расходы на выемки и насыпи, искусственные сооружения и пр.).

«Давно замечено, — говорилось в одном из первых учебников по изысканиям, — что железные дороги, выбирающие для своего проложения местности с небольшими уклонами, совпадают по направлению чаще с грунтовыми дорогами, преследующими ту же цель» [28, с. 66]. Жесткие финансовые ограничения, в которых оказалась постройка Транссиба, вынуждали учитывать естественные уклоны местности, сокращая возможные расходы по устройству полотна. Доля этих затрат на земляные работы в строительном капитале железных дорог оценивалась в 30 % [28, с. 32, 45].

В первые годы изысканий Транссиба далеко не все местные пути сообщений отражались на топографических картах Сибири и тогда важным подспорьем в работе инженеров становилось заинтересованное содействие местных жителей. По словам А.Д. Колесникова, географические

познания сибирского населения были столь обширны, что «выходили далеко за пределы той местности, где крестьяне постоянно жили» [12, с. 50].

Об удивительных талантах сибиряков ориентироваться в окружающей природе есть много свидетельств. Так, еще П.А. Чихачев в работе «Научное путешествие по Алтаю» (1845) писал об уникальных качествах жителей степи. Подполковник Иванин сообщил ему такую историю. «Старый, совершенно слепой казах служил отряду казаков проводником в степи и вполне уверенно провел этот отряд более чем на 200 км. Для ориентации он время от времени обращался к казакам с просьбой описать ему форму окрестных холмов, положение курганов и озер, направление течения рек, ручьев и т.д. Бывали случаи, когда он собирал травы и подносил их ко рту и носу и следил за ветром и подробно расспрашивал, откуда он дует» [27, с. 129–130].

Охотники и земледельцы, ямщики и торговцы веками торили грунтовыми путями для собственных хозяйственных целей. Не удивительно, что и главный сибирский тракт, судя по записям И.Г. Гмелина и Г.Ф. Миллера, складывался из конских троп, устроенных между Томском и Красноярском [2, с. 113; 11, с. 98–99]. П.А. Словцов свидетельствует, что в появлении сибирских путей сообщения большую роль играли коренные народы Сибири. Уже в начале XVII в. было «позволено черемисам и татарам скотоводцам безданно прогонять скот на продажу в Тюмень и Туринск» [25, с. 68–69]. В XVIII в. купеческие приказчики скупали меховой товар у бурят и карагасов, а в ходе их тайной торговли возникли дороги Красноярск-Канск и Енисейск-Нижнеудинск [25, с. 237]. Наконец, «по зависимости части Абаканского края от Кузнецка вошло у промышленников в обыкновение гонять тамошний скот через горы, по узким тропинкам, в Кузнецк и в колыванские заводы» [25, с. 338].

Во время изысканий Транссиба традиция широкого участия коренного населения в совершенствовании внутренних путей получила новый толчок. В степи значительную помощь инженерам оказали казахи, в тайге — ненцы, кеты и эвенки, в Прибайкалье — буряты, на Амуре и в Приморье — нанайцы, орочи, удэгейцы. В диких и необжитых районах Дальнего Востока промышленники-гольды снабдили изыскателей уссурийского участка магистрали сведениями о притоках р. Усури и топографии отрогов Сихота-Алиня [16, т. 4 (1894), л. 5]. Лучшими проводниками для геологов по системам рек Южно-Енисейского горного округа были кочующие тунгусы (эвенки) [7, л. 32 об.]. Они же помогали исследователям и в байкальских экспедициях [13, с. 37–38; 22, л. 233–233 об.].

При проектировании железной дороги у изыскателей нашлось немало помощников. Одни из них стремились помочь словом, другие — делом. Гласный томской думы купец А.М. Ермолаев в сочиненной им записке «Нужды и потребности Сибири» (1884) советовал вести дорогу от Томска «самым ближайшим путем» на Мариинск, село Тисульское

до Минусинска, а далее, если не скотопрогонной Бийской дорогой, то рядом, возле речки Козыря, вдоль Тунки и Иркутка прямо на Иркутск [6, л. 9–9 об., 14–14 об.]. Этот фантастический проект автор отправил и в Общество содействия русской промышленности и торговле [9], но все его «советы» так и не нашли никакого применения.

Вместе с тем, практическое участие старожилов в качестве проводников в изыскательских отрядах носило гораздо более действенный характер. В партии, руководимой Н.Г. Михайловским (Гариным), летом 1891 г. работали «вожаки» из местных крестьян, привлечение которых инженер объяснял «отсутствием верных карт» [21, л. 160]. За свой нелегкий труд в тайге проводники получали приличную поденную плату в 2 р. [21, л. 145]. На сельскохозяйственных работах, по данным Н.А. Андрущенко, можно было заработать не более 60 к. в день, а во время уборки урожая — 1 р. 50 к. [19, л. 48].

Премияльная система, заведенная в партии Н. Г. Михайловского, побуждала техников и рабочих к производительному труду. Она позволила в кратчайшие сроки выполнить необычайно большой объем изыскательских работ. Переход р. Оби был намечен не возле Колывани, как предполагалось по инструкции изысканий [18, л. 69], а на 40 верст южнее через село Кривошеково, известное тем, что здесь пролегалла одна из ветвей скотопрогонного тракта Алтайского горного округа. По донесениям Кривошековского волостного правления в 1872 г. отсюда на Томск и в Восточную Сибирь прошло 1792 быка и 1050 баранов; в 1873 г. — 1750 быков, 3000 баранов и 200 лошадей, а в 1874 г. — соответственно 3450 быков, 2550 баранов и 500 лошадей [5, л. 73 об.–74].

Стоит обратить внимание на то, что Обской мост, построенный здесь в 1893–1897 гг., обоими концами уперся в населенные пункты, возникшие на данных местах еще до западносибирских изысканий. На левом берегу располагалось и сильно пострадало от проведения рельсового пути старое село Кривошеково, полностью снесенное в ходе строительных работ. На правом берегу, в устье Каменки, впадавшей в Обь, находились «Кривошековские выселки», из которых в дальнейшем вырос город Новосибирск. Таким образом, опыт крестьян, выбиравших лучшие места для своего проживания, легко мог соперничать со знаниями инженеров путей сообщения, которые в течение ряда лет искали, но так и не нашли более приемлемого места для устройства моста, чем то, что уже заняли старожилы.

На правом берегу за Обью магистраль, намеченная Н.Г. Михайловским, проследовала «верхами» (по гриве) вдоль старой «Колмацкой» дороги, служившей для прогона гуртов скота из Барабинской степи и Барнаульского округа в дальние округа Томской и в Енисейскую губернию [20, л. 1].

По горячим следам проведенных изысканий столичная газета «Новое время» сообщила своим читателям, что местность в междуречье

Оби и Томи «пересечена множеством речек и оврагов глубиной до 30 и более сажен, вследствие чего изыскатели придерживались более возвышенных пунктов, т.е. водоразделов» [23]. Эта информация лишней раз подтверждает вклад разработанных местных путей сообщения в практику изысканий Транссиба.

Любопытно, что во 2-й половине августа 1891 г. «Сибирский вестник» сообщил, что по представлению томского губернатора «об усердной и полезной службе лиц общественного крестьянского управления» министр внутренних дел «изволил признать заслуживающими награждения похвальными листами» бывших волостных старшин Тутальской волости Ивана Солдатова и Кривошековой Александра Бабушкина [8]. Резонно предположить, что власть вознаградила их за усердно-полезный труд по проведению рельсового пути.

Обращение изыскателей к местному хозяйственному опыту сибиряков, максимальное использование внутрисибирских путей сообщения не потеряло актуальности и до настоящего времени. «В практике изысканий шоссейных и железных дорог, — написал нам опытный изыскатель, заслуженный работник транспорта РСФСР профессор Михаил Иванович Воронин, — всегда, знаю по собственному опыту, широко используются всевозможные материалы, характеризующие ситуацию и топографию местности по различным направлениям» (письмо от 27.04.1992 г. хранится в нашем личном архиве). Закономерно, что основы этого продуктивного подхода закладывались еще в конце XIX в. — при изысканиях Великой Сибирской магистрали.

Список использованной литературы и источников

1. Антонова Д. Е. Скотопромышленный перегон как сфера деятельности уездного купечества центральной России в первой половине XIX века (по материалам города Коломны Московской губернии) / Д. Е. Антонова // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. — Тамбов : Грамота, 2015. — № 9 (59). — Ч. 1. — С. 15–17.
2. Быконя Г. Ф. Заселение русскими Приенисейского края в XVIII в. / Г. Ф. Быконя. — Новосибирск : Наука, 1981. — 248 с.
3. Волков В. Т. Таежные углы Томской губернии / В. Т. Волков // Научные очерки Томского края. — Томск, 1898. — С. 1–24 (9-я паг.).
4. Государственный архив Красноярского края. — Ф. 31. — Оп. 1. — Д. 134 (Материалы с описанием дорог в Енисейской губернии, 1891–1894 гг.).
5. Государственный архив Томской области (ГАТО). — Ф. 4. — Оп. 1. — Д. 266 (Проект устройства сельской медицинской части и страхования рогатого скота, 1885 г.).
6. ГАТО. — Ф. 233. — Оп. 2. — Д. 851 (По заявлению А. М. Ермолаева, 1887 г.).
7. ГАТО. — Ф. 433. — Оп. 1. — Д. 122 (Сведения о месторождениях полезных ископаемых в разных горных округах).
8. Действия правительства // Сибирский вестник. — 1891. — 18 авг. — С. 2.

9. Ермолаев А. Железная дорога от Томска до Иркутска / А. Ермолаев // Сибирский вестник. — 1886. — 9 февр. — С. 2.
10. Завьялов А. А. Особенности устройства постоянных скотопробивных трактов на территории Алтая во 2-й половине XIX — начале XX в. / А. А. Завьялов // Известия Алтайского государственного университета. — 2011. — № 4-2. — С. 101–104.
11. Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. / О. Н. Катионов. — Новосибирск : Изд. НГПУ, 2004. — 568 с.
12. Колесников А. Д. Географические знания и землепроходческая роль сибирских крестьян XVIII в. / А. Д. Колесников // Крестьянство Сибири XVIII — нач. XX в. — Новосибирск, 1975. — С. 50–63.
13. Коротнев А. А. Отчет по исследованию озера Байкала летом 1901 г. / А. А. Коротнев // Пятидесятилетие ВСО РГО. Юбилейный сборник 1851–1901. Вып. 1: Фауна Байкала. — Киев, 1901. — С. 28–42.
14. Кравцов Г. В. Отчет о поездке в киргизские степи Европейской и Азиатской России в 1872, 1873 и 1874 г. с целью исследования условий и причин развития и распространения скотских падежей / Г. В. Кравцов. — СПб., 1877. — 208 с. : ил.
15. Куломзин А. Н. Пережитое. Воспоминания / А. Н. Куломзин; сост., вступ. ст., коммент. и примеч. К. А. Соловьева. — М. : Политическая энциклопедия, 2016. — 1038 с.
16. Материалы Комитета Сибирской железной дороги. — СПб., 1893–1904. — Т. 1–28.
17. Реки Сибири и России и Сибирская железная дорога. — Казань : Тип. В. М. Ключникова, 1884. — 51 с.
18. Российский государственный исторический архив (РГИА). — Ф. 265. — Оп. 2. — Д. 642 (Об изысканиях Западно-Сибирской железной дороги).
19. РГИА. — Ф. 268. — Оп. 3. — Д. 334 (О производстве изысканий направления Западно-Сибирской железной дороги, 1891–1892).
20. РГИА. — Ф. 350. — Оп. 48. — Д. 22 (Записка о направлении Сибирской ж. д.).
21. РГИА. — Ф. 364. — Оп. 4. — Д. 325 (По изысканиям Западно-Сибирской ж. д.).
22. РГИА. — Ф. 560. — Оп. 27. — Д. 63 (О гидрографическом исследовании оз. Байкал).
23. Сибирская железная дорога // Новое время. — 1891. — № 5599. — С. 1.
24. Сибирская железная дорога с экономической и стратегической точки зрения // Северный вестник. — 1891. — № 3 (дозволено цензурой 25.02). — С. 1–21 (2-я паг.).
25. Словцов П. А. История Сибири. От Ермака до Екатерины II / П. А. Словцов. — М. : Вече, 2006. — 512 с..
26. Труды Комиссии Императорского Русского Технического Общества по вопросу о железной дороге через всю Сибирь. 1889–1890 гг. По VIII-му отделу общества. — СПб. : Тип. Бр. Пантелеевых, 1890. — 437 с.
27. Цыбульский В. В. Научные экспедиции по Казахстану / В. В. Цыбульский. — Алма-Ата : Казахстан, 1988. — 181 с.
28. Штукенберг Л. А. Производство железнодорожных изысканий / сост. инженер Л. А. Штукенберг. — 2-е изд., доп., изм. — СПб. : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1904. — 441 с.

Информация об авторе

Канн Сергей Константинович — кандидат исторических наук, старший научный сотрудник, Государственная публичная научно-техническая библиотека СО РАН, 630200, г. Новосибирск, ул. Восход, 15, e-mail: skann@yandex.ru.

Author

Sergey K. Kann — Ph.D. in History, Senior Researcher, State Public Scientific Technological Library of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, 15 Voskhod St., Novosibirsk, 630200, e-mail: skann@yandex.ru.

УДК 94(47)+94(517)
ББК 63.3(2)612+63.3Мон

Л.В. КУРАС

«РЕВОЛЮЦИЯ В КОЛЧАКИИ» И ПРЕДПОСЫЛКИ МОНГОЛЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ 1921 ГОДА*

На основе общих закономерностей революционного процесса начала XX в. в статье рассматриваются особенности «революции в колчакии» и предпосылки монгольской революции 1921 г. как взаимосвязанные явления. В свою очередь это позволяет взглянуть на феномен революции с точки зрения транснациональной истории.

Ключевые слова: транснациональная история, «революция в колчакии», Сибирь, Внешняя Монголия, Китай, предпосылки монгольской революции.

L.V. KURAS

«REVOLUTION IN KOLCHAKIYA» AND BACKGROUND OF THE MONGOLIAN REVOLUTION IN 1921

Based on the general laws of revolutionary process in the beginning of XX c. the article considers the features of «revolution in Kolchakiya» and the background of the Mongolian revolution in 1921 as the interconnected phenomena. In turn, it allows looking at the revolution phenomenon from the point of view of transnational history

Keywords: transnational history, «revolution in kolchakiya» Siberia, Outer Mongolia, China, background of the Mongolian revolution.

Современное состояние исторической науки, в части изучения истории революционного подъема начала XX в., позволяет уйти от сложившегося еще в начале прошлого столетия европоцентризма и дать объективную оценку политической ситуации. Суть этой ситуации заключается в том, что в начале XX в. именно Восток определял будущее мироустройство [10; 11]. А череда революций — Синьхайская 1911 г., революция 1917 г. в России, Монгольская революция 1921 г. — позволяют

* Работа выполнена при финансовой поддержке гранта РГНФ «Монгольский мир в условиях взаимодействия России и Восточной Азии в XX–XXI вв.». Проект № 15-21-03006.