

К 100-ЛЕТИЮ НАЧАЛА ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

УДК 332.130.1(571)

А.И. ТИМОШЕНКО

КОНЦЕПТ «СИБИРСКИЙ ТЫЛ» (КОНЕЦ XIX–НАЧАЛО XX в.)*

канд. ист. наук,
Институт истории СО РАН,
г. Новосибирск,
e-mail: timoshenkoai@ngs.ru

В статье предпринята попытка определить сущностное наполнение понятия «сибирский тыл», его возникновение и развитие, а также проанализировать стремление к созданию тыловых районов как части геополитической и военно-оборонной стратегии Российского государства. Концепт «сибирский тыл» трактуется как некий замысел, отраженный в идеях и планах, которые по объективным причинам рано или поздно реализуются на практике. Автор акцентирует внимание на том факте, что в конце XIX – начале XX вв. определилось смысловое значение понятия «сибирский тыл», а также был создан образ территории, находящейся в центре государства и относительно защищенной от пограничных вторжений. В этот период «сибирский тыл» в широтном направлении географически был обозначен в районе от восточных отрогов Среднего Урала до междуречья Иртыша и Оби. Природные ресурсы территории оценивались с учетом перспектив колонизации и дальнейшего социально-экономического развития, подразумевавшего насаждение как аграрного, так и промышленного производства. Особый интерес для создания военно-промышленных предприятий, с позиций государственного управления и предпринимательства, представляло развитие горной и металлургической отраслей.

В проблемном поле статьи обозначены пространственно-географическая составляющая концепта «сибирский тыл» и его историческая роль в геополитической стратегии Российского государства. Подчеркнуто, что потребность в создании тыловых индустриальных районов обострилась с началом Первой мировой войны. В этот период для Сибири первостепенное значение в плане самоорганизации территории, ее заселения и хозяйственного освоения имело железнодорожное строительство. Первым и наиболее действенным шагом стало сооружение Транссиба, положившее начало строительству других железных дорог, ставших каркасом экономического развития региона.

Ключевые слова: сибирский тыл, пространственно-географический фактор, геополитическая стратегия, экономические резервы, природные ресурсы, военно-промышленное производство.

Понятие «тыловой район» в мировой политике и практике наиболее отчетливо стало обозначаться в конце XIX – начале XX вв., когда экономические и политические лидеры различных стран развернули масштабную борьбу за ресурсы и сферы влияния на планете. Войны приобретали все более глобальный характер, определяя не только взаимоотношения между отдельными странами, но и общий мировой порядок. В этих условиях большую значимость имела не только непосредственная организация военных действий, но и укрепление тылов воюющих государств, которые даже в мирное время рассматривались как часть военно-оборонного потенциала той или иной страны.

Идеи о формировании российских тыловых районов стали высказываться примерно в этот же период. Вначале в процессе попыток экономического районирования развития производительных сил на обширной территории государства, затем в связи с движением капиталистической индустриализации «вширь», вектор которой направлялся в восточную сторону. Появление концепта «сибирский тыл» определялось, по сути дела, двумя главными факторами. Первый из них был связан с пространственно-географическим и геополитическим расположением Сибирского региона в центре Российского государства в относительном удалении от всех его границ. Вторым фактором являлось богатство природных ресурсов, которое делало регион мощным экономическим резервом государства в случае международных конфликтов как на западе и юге, так и на востоке. С севера Сибирь в конце XIX – нача-

*Работа выполнена при финансовой поддержке РГНФ, проект № 14-01-00068.

ле XX вв. была надежно защищена льдами Северного Ледовитого океана.

Объективно существующие в мире проблемы конкурентной борьбы, приводящей к войнам, в этот период получили освещение и в научно-теоретическом плане. Одним из первых к ним обратился английский экономгеограф Х. Дж. Маккиндер, который сравнил силовые потенциалы государств и существующие на Земле географические пространства. При этом он обнаружил, что в складывающемся мировом балансе сил существует определенная структура противодействия, зависящая от объективных, так и субъективных обстоятельств. В результате он стал основателем новой науки геополитики как системного знания, изучающего закономерности распределения сфер влияния на территориях не только отдельных стран, но и целых континентов и океанов.

В свои научные изыскания Х. Дж. Маккиндер ввел понятия: «ось истории», «сердцевина», «срединная земля», «хартленд», которые, по сути дела, являлись однопорядковыми, так как определяли некое ядро государственного или в целом цивилизационного развития. В 1904 г. в работе «Географическая ось истории» он применил эти понятия для объяснения процессов, исторически происходивших в Евразии, где обозначился некий цивилизационный «осевой» центр, находящийся примерно в районе принадлежавших Российской империи территорий: Поволжья, Урала и Западной Сибири [1, с. 162–169]. В последующих трудах Маккиндера границы «хартленда» несколько смещались, но главная идея их значимости сохранялась. «Хартленд» обозначался как крайне эффективная для национального развития территория, богатая природными ресурсами и максимально защищенная от внешнего воздействия, т. е. находящаяся в глубине страны.

Российское государство, расположенное одновременно на двух континентах, само могло быть определено как континент, пока закрытый от агрессии океанических держав, но весьма привлекательный. Противостоять в этой борьбе за ресурсы и сферы влияния Россия могла только за счет внутренней самоорганизации, стремлением к которой, по-видимому, и стали активно развивающиеся примерно со второй половины XIX в. процессы изучения производительных сил и природных ресурсов отдельных регионов. Российские экономисты и географы предпринимали попытки экономического районирования, что было связано в первую очередь с определением потенциальных возможностей населения и сельскохозяйственного производства в европейских районах страны.

Изучение азиатской части России активизировалось в процессе строительства Транссиба и особенно после его введения в эксплуатацию. В условиях крайнего разнообразия регионального развития возникали мысли о разделении азиатских пространств Российской империи на части в соответствии с их природно-климатическими и социально-экономическими особенностями. Такие идеи впервые прозвучали в 1906 г.

на совещании в Иркутске, посвященном решению транспортных проблем Сибири. Его участники при рассмотрении перспектив экономического развития региона предлагали основываться на разделении этого региона на четыре части. При этом роль меридионального делителя могла выполнять река Енисей, условно разделяющая Сибирь на западную низменную часть и восточную гористую, а существующая железнодорожная магистраль делила пространство региона на юг и север – части, отличающиеся между собой по природно-климатическим условиям [2, с. 2–3, 9].

В реальной политике азиатская часть России рассматривалась пока как единая территория, подлежащая заселению и хозяйственному освоению. Стратегические идеи экономического развития восточных территорий России присутствовали при разработке планов российского правительства под руководством С.Ю. Витте, который был сторонником продвижения на восток железнодорожного строительства, промышленности и предпринимательства. Он считал, что Сибирь и Дальний Восток необходимо заселить русскими людьми, которые станут опорой независимости и целостности страны. Кроме того, русское население на этих территориях рассматривалось в качестве главного проводника здесь российской государственной политики [3, с. 336–346].

Таким образом, наличие экономически и социально устойчивого, самодостаточного сибирского тыла находилось в рамках геополитической стратегии Российского государства, касающейся в первую очередь его восточных и юго-восточных рубежей. С.Ю. Витте неоднократно высказывался о том, что России, как стране континентальной, в военной и экономической сферах следует главное внимание обращать не столько на развитие морского флота, сколько на усиление сухопутных войск и расширение возможностей их мобилизационной активности за счет железнодорожного строительства и создания военной промышленности на всей территории, особенно удаленной от границ [3, с. 328–331].

В международных вопросах С.Ю. Витте придерживался мнения о необходимости поддерживать добрые отношения с соседями и сотрудничать с ними преимущественно в экономической сфере. Для реализации своих планов он смог убедить императора Николая II и членов российского правительства в необходимости строительства Китайской-Восточной железной дороги (КВЖД), которая, пройдя через Маньчжурию, сможет в значительной мере усилить влияние России в Китае и в Юго-Восточной Азии в целом. В рамках договора 1896 г. с восточным соседом удалось на какой-то срок обеспечить преобладающее влияние России в Азиатско-Тихоокеанском регионе, но не избежать противостояния с Японией, что привело к Русско-японской войне в 1904–1905 гг.

После заключения Портсмутского мирного договора влияние России на Дальнем Востоке значительно ослабло. Война продемонстрировала экономическую и транспортную слабость России и поставила правительство перед фактом, что Сибирь и Дальний Восток

необходимо срочно заселять и хозяйственно осваивать, иначе их можно потерять. Поэтому, по-видимому, это понимание стало одной из причин для поддержки государственными структурами России масштабных крестьянских переселений из европейских районов страны в Сибирь, которые осуществились в первое десятилетие XX в. и внесли свой вклад в формирование концепта «сибирский тыл» Российского государства.

Свое понимание регионального развития высказывали российские промышленники и предприниматели. В этот период более или менее крупное промышленное производство, в том числе и военное оборонного значения, находилось в восточных регионах России в основном не далее Урала, пространственно-географическое расположение которого также подходило под концепт тылового района. Однако темпы развития здесь промышленных предприятий, особенно металлургических, сдерживались недостатком топливно-энергетических ресурсов. Поэтому высказывались идеи о том, что крупномасштабная модернизация уральской металлургии невозможна без коксующегося угля Кузбасса.

Проблема экономического объединения Урала и Сибири активно обсуждалась в 1910–1914 гг. с участием представителей государственных структур и крупного корпоративного капитала. В геополитическом смысле это обсуждение можно оценить как стремление организовать некий тыловой межрегиональный индустриальный центр страны, где возможно по необходимости в самые короткие сроки развернуть военное производство.

Относительно промышленного развития Сибири пока высказывались отдельные идеи. После Русско-японской войны озвучивались иногда достаточно экзотические предложения. Например, в Бюро экономических исследований Руммера, организованном в Петербурге на средства художника и общественного деятеля А.А. Борисова, рассматривались проекты создания в центре Западной Сибири (от г. Колпашево к северу по параллели до с. Мужы) целого комплекса металлургических, машиностроительных, химических производств, способных составить основу военной промышленности. Здесь же в процессе крестьянского заселения и сельскохозяйственного освоения со временем планировалось организовать экономически крепкий тыловой район. Кроме того, пристально рассматривалась роль Северного морского пути как основы для транспортного обеспечения северной части Азиатской России и активизации ее экономического развития. Государственные организации призывались к вкладыванию более значительных, чем ранее, средств в геологическое и гидрографическое изучение арктических территорий с целью изыскания возможностей организации как грузоперевозок, так и производств для освоения различных природных ресурсов и месторождений полезных ископаемых [4, с. 45–46, 50–57, 201].

В начале XX в. уже завершился первоначальный раздел мирового пространства и был в основном ис-

черпан потенциал «свободных» земель для колонизации. Крупнейшие политические и экономические лидеры мира все чаще избирали путь интриг и манипуляций, для чего объединялись в союзы, которые становились главным средством противостояния и надежд на победу над конкурентами. Ключевое значение приобретало не пространство той или иной страны вообще, а территория, важная в геополитическом и экономическом смысле, в частности богатая природными ресурсами и удаленная от границ. Сибирь подходила под концепт национально значимой территории практически по всем параметрам. Она находилась в центре страны и была защищена в случае военных конфликтов как с востока, так и с запада. Разведанные природные ресурсы казались неиссякаемыми. Единственный недостаток – слабая заселенность и суровые природно-климатические условия, которые возрастали по мере продвижения с юга на север. Последнее обстоятельство как раз и порождало стремление освоить данные территории. Предложения об этом уже были сформированы в процессе дискуссии о строительстве Транссиба. Хотя они часто и высказывались умозрительно, но имели под собой и объективную основу, связанную, как правило, с желанием повысить экономический и военно-стратегический потенциал Российского государства за счет освоения природных ресурсов Сибири.

Эту ситуацию высоко оценивал в своих теоретических построениях Х. Дж. Маккиндер, отводивший России ведущую роль на Евразийском континенте. Он писал, что «никакая социальная революция не изменит ее отношения к великим географическим границам своего существования». Россия, безусловно, занимает центральное стратегическое положение в Евразии и «может по всем направлениям, за исключением севера, наносить, а одновременно и получать удары». Поэтому ей, как континентальной державе, необходимо повышать свою мобильность и геополитическую активность преимущественно за счет масштабного железнодорожного строительства [1, с. 168–169].

Строительство Транссиба Маккиндер связал с началом нового и очень важного этапа в развитии Евразии. В 1904 г. он писал, что «не закончится еще это столетие, как вся Азия покроется сетью железных дорог. Пространства на территории Российской империи и Монголии столь велики, а их потенциал в отношении населения, зерна, хлопка, топлива и металлов столь высок, что здесь, несомненно, разовьется свой, пусть несколько отдаленный, огромный экономический мир, недостижимый для океанской торговли» [1, с. 168].

Действительно, мы можем констатировать, что предвидение ученого в какой-то степени сбылось. С постройкой Транссиба открылась реальная возможность заселения просторов Сибири. Ее земельные фонды приобрели большое значение для крестьянского переселения из европейских районов России и для роста на востоке России сельскохозяйственного производства. Целым рядом царских указов и распоряжений различных государственных органов в 1901–1911 гг.

под переселенческие участки в Сибири передавалась огромная часть кабинетских земель, поступивших в распоряжение Главного управления землеустройства и земледелия России для водворения на них переселенцев.

Прибытие крестьянских новоселов в Сибирь значительно ускорило хозяйственное развитие региона. С 1901–1905 гг. по 1911–1915 гг. среднегодовые площади посевов главных сельскохозяйственных культур увеличились примерно с 4 до 7 млн дес., а валовые сборы – с 200 до 350 млн пудов. Темпы роста посевных площадей в Сибири были в 5 раз выше, чем в Европейской России, а в Западной Сибири – в 8 раз. Наиболее товарная из культур – пшеница составляла половину всех посевов, а в центре страны – менее 1/5 [5, с. 8]. К 1917 г. Сибирь прочно вошла в число основных зерновых районов страны, поставляющих товарные излишки зерна как на внутренний, так и на внешний международный рынок.

Самые впечатляющие экономические достижения были связаны с развитием сибирского маслоделия. С 1987 по 1917 г. в Сибири стремительно росло поголовье скота и особенно коров. Строительство Транссибирской магистрали сделало возможным заводское производство сливочного масла, что значительно увеличило его объемы. В 1894 г. в Курганском уезде Тобольской губернии возникли первые маслодельные заводы, а в 1913 г. их насчитывалось 4092. Маслодельные заводы были организованы не только в Западной Сибири, но и в Минусинском уезде, Забайкалье, Якутии и Уссурийском крае. Стоимость вывозимого из Сибири масла увеличилась с 4 тыс. руб. в 1884 г. (400 пудов) до 68 млн руб. в 1912 г. (4460 тыс. пудов), что в 2 раза превышало стоимость добытого в регионе золота [5, с. 8–9].

Приведенные факты подтверждают, что строительство Транссиба стало действенным средством внутренней самоорганизации Сибирского региона, его заселения и экономического развития. Особенно ярко это проявилось в период промышленного подъема 1910–1914 гг., а затем в начале Первой мировой войны, когда вектор развития производительных сил Российского государства стал резко смещаться на восток. Война потребовала тотальной милитаризации экономики, все больших сырьевых и прочих материальных ресурсов в условиях резко сократившихся возможностей внешнеэкономических отношений. Российское правительство было вынуждено разрабатывать крупные мероприятия по организации экономики для отпора врагу.

Развитие производительных сил восточных регионов России, в том числе Сибири, приобрело особое значение. Строились планы создания здесь целых тыловых районов военно-оборонного профиля, где предполагалось с использованием различных природных и минерально-сырьевых ресурсов сооружать комплексы промышленных предприятий по производству металла, машин, вооружения [4, с. 56–57].

В качестве опорной системы экономического развития районов Сибири рассматривался железнодо-

рожный транспорт. Его значимость в продвижении на новые территории, богатые природными ресурсами, отмечалась на заседаниях Особого межведомственного совещания при Министерстве путей сообщения, действовавшего в 1915–1917 гг. с целью разработки перспективных планов железнодорожного строительства в России. Участниками заседаний подчеркивалось, что центр тяжести транспортного строительства пора перенести в районы Сибири, располагавшие громадным колонизационным фондом и не затронутыми еще хозяйственной практикой природными ресурсами [4, с. 60–61].

Необходимость и пионерная значимость дорог в Сибири признавались не только правительственными организациями, но и деловыми кругами. Так, в Сибирском бюро Военно-промышленного комитета в августе–декабре 1916 г. был в основном одобрен пятилетний план (1917–1922 гг.) железнодорожного строительства в регионе, предложенный Министерством путей сообщения. Особенно высоко оценивалось стремление правительства поддержать строительство в Кузнецком и Алтайском округах, где предполагалось промышленное строительство, освоение торговых дорог в Среднюю Азию, Монголию и Китай. Также признавалась необходимость сооружения в ближайшее пятилетие второй после Транссиба широтной магистрали с условным названием Северосибирская, которая «возможно соединиться с только что построенной Мурманской железной дорогой, пройдет по Европейскому северу и разгрузит Сибирскую железную дорогу, укоротив пробеги к Северным и Балтийским портам» [6, с. 12].

В годы Первой мировой войны на Урале и в Кузбассе предпринимались конкретные меры по созданию второго после Донбасса крупного угольно-металлургического центра, который по плану мог бы стать основой индустриального развития значительной территории, находящейся в самом центре Евразии. Об этом со всей определенностью говорилось в докладе Совета Съездов представителей торговли и промышленности «О мерах по развитию производительных сил России», представленном российскому правительству в 1915 г. В нем подчеркивалось, что в условиях войны крайне необходимо ускоренное развитие новых металлургических и машиностроительных центров, вначале на Урале, а затем и далее в Сибири [7, с. 39–40].

Острая постановка проблем индустриального развития обширной Урало-Сибирской зоны в этот период может быть рассмотрена, с одной стороны, как стремление сформировать резервное военно-стратегическое индустриальное «ядро» Российского государства, а с другой – как попытка предпринимателей Урала и Сибири определить и свои послевоенные перспективы, связать их с продвижением индустриального производства далее на восток от Урала, туда, где существует объективная потребность в металлах, машинах и других промышленных продуктах.

Уральские и сибирские предприниматели в складывающейся в годы войны ситуации надеялись при

поддержке государства обеспечить себе победу над конкурентами из Европейской России. Вместе с тем они, возможно и неосознанно, способствовали формированию концепта «урало-сибирский тыл» Российского государства, который в нашем понимании может трактоваться как некий замысел, отражающийся в идеях и планах, рано или поздно реализующихся на практике в силу своей объективной необходимости и закономерности.

Наш вывод о том, что складывающаяся в годы войны обстановка объединила интересы предпринимательства и государства в стремлении к экономическому и военно-стратегическому усилению тыловых районов России, может быть подтвержден и другим источником, имеющим уже чисто сибирское происхождение. По инициативе Томского губернского военно-промышленного комитета в 1916 г. в Томске была издана брошюра биржевого общества «К вопросу о насаждении промышленности в Западной Сибири», где изложены взгляды томских предпринимателей на развитие промышленности в Сибири. В ней говорилось, что огромные сырьевые ресурсы Западной Сибири позволяют развивать в ней горнозаводскую промышленность, особенно в Кузбассе и на Алтае, а также разностороннюю обработку древесины, текстильное производство, кожевенное дело и пищевую отрасль промышленности. Далее отмечалось, что в связи с эвакуацией по военным обстоятельствам ряда промышленных предприятий из западных районов России государственным органам следует подумать о создании в Сибири «собственной обрабатывающей промышленности». В четырехугольнике Томск–Кузнецк–Семипалатинск–Новониколаевск, расположенном в самом центре государства, можно создать «новый центр для всего русского народного хозяйства» [8, с. 38–39].

Изложенные выше идеи были реализованы уже в советский период в результате выполнения индустриальных планов первых пятилеток. Тем не менее события мирового и российского масштаба, происходившие в конце XIX–начале XX вв., подготовили возникновение и сущностное наполнение концепта «сибирский тыл», получившего затем дальнейшее развитие и практическое воплощение. В СССР сибирский тыл становится органичной частью военно-оборонного потенциала страны, постепенно наращивая свой вклад в обеспечение Российскому государству статуса великой державы, которая на протяжении всего советского периода поддерживала достаточно высокий уровень обороноспособности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Маккиндер Х. Дж. Географическая ось истории. // Полис. 1995. №4. С. 162–169.
2. Труды Совещания 1906 г. в Иркутске о путях сообщения в Сибири. Иркутск. 1907. Т.1. 240 с.
3. Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. М.: Наука. Т. 1. Кн. 2. Ч. 1. 647 с.
4. Тимошенко А.И. Проекты социально-экономического развития Сибири в XX веке. Концепции и решения. Новосибирск, 2007. 288 с.
5. Горюшкин Л.М. Экономическое развитие Сибири в конце XIX–начале XX веков / Препринт доклада. Новосибирск, 1989. 25 с.
6. План развития железных дорог Сибири в 1917–1922 гг. Пг., 1917. 61 с.
7. Проблемные регионы ресурсного типа: экономическая интеграция Европейского севера-востока, Урала и Сибири. Новосибирск, 2002. 356 с.
8. К вопросу о насаждении промышленности в Западной Сибири. Томск, 1916.

*Статья поступила
в редакцию 01.04.2014*

УДК 94 (470.5)“1914/19”

О.С. ПОРШНЕВА

ВЛАСТЬ И ОБЩЕСТВО В РОССИИ В УСЛОВИЯХ ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНОЙ МОБИЛИЗАЦИИ (1914 – февраль 1917 г.)

д-р ист. наук, профессор,
Уральский федеральный университет (УрФУ),
г. Екатеринбург
e-mail: porshneva@yandex.ru

Статья посвящена проблемам взаимоотношений власти и общества в России в условиях общенациональной мобилизации 1914 – февраля 1917 гг. Термин «общенациональная мобилизация» используется в широком смысле, означающем участие общества в военных усилиях государства. Дана характеристика патриотической консолидации населения в начальный период войны, общественных настроений по отношению к войне и специфики их проявления в различных социальных слоях. Показаны способы духовной мобилизации общества, характер патриотической пропаганды. Проанализированы становление и развитие сотрудничества власти и общества, его основные формы, появление сферы «самоорганизации»: самоорганизации и гражданской активности населения. В статье приведена оценка деятельнос-