

ИСТОРИЯ

Научная статья
УДК 94(571)
doi: 10.17223/15617793/479/8

Транспортный коллапс 1904–1905 гг. в Сибири: отражение в периодической печати

Илья Александрович Агеев¹, Вера Валентиновна Агеева²

^{1,2} Томский политехнический университет, Томск, Россия

¹ agilalex@mail.ru

² iforya@yandex.ru

Аннотация. На основе сведений, отраженных в периодической печати, проводится осмысление социальных и экономических последствий перевода Сибирской железной дороги на военное положение в период Русско-японской войны. Крупнейшие города Сибири столкнулись с дефицитом товаров первой необходимости и ростом цен на все категории товаров. Тяжесть «тыловой» жизни Сибири объясняется не только ограничениями войны, но и трансформациями в сибирской экономике, произошедшими после начала работы Сибирской железной дороги.

Ключевые слова: Русско-японская война, Сибирская железная дорога, транспортный коллапс, товарный дефицит

Для цитирования: Агеев И.А., Агеева В.В. Транспортный коллапс 1904–1905 гг. в Сибири: отражение в периодической печати // Вестник Томского государственного университета. 2022. № 479. С. 74–83. doi: 10.17223/15617793/479/8

Original article
doi: 10.17223/15617793/479/8

Transport collapse in Siberia in 1904–1905: Reflection in periodicals

Ilya A. Ageev¹, Vera V. Ageeva²

^{1,2} National Research Tomsk Polytechnic University, Tomsk, Russian Federation

¹ agilalex@mail.ru

² iforya@yandex.ru

Abstract. The Siberian railway and its system of transport communications as a whole were not ready to be simultaneously used for peaceful and military purposes during the Russo-Japanese War of 1904–1905. Insufficient attention has been paid to the problems of the functioning of Siberian transport during this period in the literature. The subject matter of this study is the transport crisis in Siberian cities, caused by the conversion of the Siberian railway to martial law during the Russo-Japanese War. The aim of the study is to identify the economic and social consequences of the sudden cessation of the Siberian railway civil usage in 1904–1905. The historical sources for this study are documents from the collections of the Russian State Historical Archive, as well as the newspapers *Sibirskiy Vestnik* (lit. “Siberian Bulletin”), *Vostochnoe Obozrenie* (lit. “Eastern Review”) and *Sibirskaya Zhizn’* (lit. “Siberian Life”), published in 1904–1905. These newspapers are digitized and available for use on the website of the Research Library of Tomsk State University. Historical-genetic, historical-typological, historical-system research methods and content analysis are used in this study. The transport infrastructure and the population of Siberian cities found themselves in a severe situation due to the restrictions caused by the Russo-Japanese War. The analysis of the situation shows that the railway incorporated very well into economic life. Therefore, the military restriction of its usage had a crucial impact on the lives of the civilian population. In just a few weeks, Siberian cities faced a transport crisis. There was a shortage of essential goods, prices increased, and business activity decreased in the cities. Even the army did not receive what it needed. Cargo was late for several months or lost. Passenger trains could not accommodate everyone who needed it. The cities faced the deficit of necessities, commodity prices went up, business activity declined, and mass famine set in (in some regions). The volume of fraud with goods increased. Traditional transportation and local industry were unable to quickly replace the loss of railway advantages. The railway changed the economy of Siberia: many areas of traditional transport degraded; unprofitable sectors of the economy disappeared. Siberia not only integrated into the all-Russian economic space thanks to the railway, but also became dependent on this integration. The population of Siberia, dissatisfied with the transport crisis, became an active participant in the revolutionary events of 1905, despite a large distance from the metropolitan cities.

Keywords: Russo-Japanese war, Siberian railway, transport collapse, trade deficit

For citation: Ageev, I.A. & Ageeva, V.V. (2022) Transport collapse in Siberia in 1904–1905: Reflection in periodicals. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal*. 479. pp. 74–83. (In Russian). doi: 10.17223/15617793/479/8

Транссибирская железнодорожная магистраль или, как ее называли при строительстве, «Великая сибирская железная дорога» стала в начале XX в. для Сибири долгожданным «мостом на большую землю», так как была первым скоростным круглогодичным и надежным транспортом. Множество предыдущих проектов по налаживанию надежных транспортных коммуникаций в Сибири сворачивались из-за сомнений в рентабельности при их коммерческом использовании. По своему функциональному назначению Сибирская железная дорога с самого начала задумывалась для решения стратегических задач – оперативных перемещений армии на восток страны [1, 2]. Вскоре после начала эксплуатации железная дорога стала выполнять важную экономическую функцию: помогать развитию местного хозяйства [3], способствовать продвижению сибирского сливочного масла и хлеба на мировой рынок [4, 5]. Вопрос о том, для какой из этих двух целей Сибирская железная дорога работает в большей степени, в начале XX в. был весьма актуален, например, об этом размышлял американский инженер У. Бейтс [6].

Фактически дорога и служила двум целям, но, как показал опыт мобилизации дороги в Русско-японскую войну 1904–1905 гг., не только железная дорога, но и вся система транспортных коммуникаций в Сибири оказалась не готова к одновременному использованию в мирных и военных целях. Данный случай указал на множество проблем в области функционирования транспорта, которым и посвящена настоящая статья.

Актуальность исследования основана на том, что Дальний Восток является приоритетным пунктом в программе комплексного развития регионов России. Однако качественное изменение экономической и геополитической функции дальневосточного макрорегиона, стимулируемое федеральной властью, может привести к возрастанию нагрузки на транспортную инфраструктуру. Проблемы на транспорте могут возникать не только в силу политических, военно-стратегических, но также природных и техногенных причин. В то же время текущее состояние транспортной инфраструктуры Сибири не позволит ей быстро перестроиться для срочного решения масштабных задач. Учет исторического опыта может помочь избежать неблагоприятного развития ситуации с транспортным обеспечением в наши дни.

Предмет исследования – транспортный кризис в городах Сибири в 1904–1905 гг., вызванный переводом Сибирской железной дороги на военное положение.

Целью исследования является выявление экономических и социальных последствий резкого прекращения гражданского использования железной дороги на территории Сибири в 1904–1905 гг.

Данная цель реализуется посредством решения следующих задач: определить, как Русско-японская война повлияла на транспортное обслуживание, торговлю и снабжение; выяснить, как города Сибири жили после резкого прекращения использования железной дороги в мирных целях; обозначить комплекс возникших социально-экономических проблем, а также выявить среди них уникальные, до того времени не имевшие места.

Рассматриваемый нами транспортный кризис разворачивался параллельно Русско-японской войне и являлся ее прямым последствием, поэтому наиболее релевантные исследования по проблеме относятся к работе транспорта в годы Русско-японской войны и к положению, сложившемуся в регионах, прилегающих к театру военных действий (в тылу).

Русско-Японская война – популярное поле для исследований по внешней политике, военной истории, истории революционного движения в России, гражданско-патриотической тематики и т.д. Преимущественно это исследования, касающиеся самих боев, масштабов и последствий войны, подвигов русских солдат, вовлеченности мировых держав в конфликт, социальных протестов против войны. Вопросы работы транспорта, «обслуживавшего» театр военных действий, не остаются без внимания, так как с точки зрения логистики война была уникальной для России: впервые – на Дальнем Востоке, впервые – на расстоянии 25 суток пути от традиционных мест дислокации войск. Кроме того, Сибирь впервые выполняла функцию тылового и технического обеспечения вооруженных сил.

Работы о транспорте в Русско-японской войне представлены сочинениями разных лет. Издание «Железнодорожные войска с 1851 по 1941 год» [7] содержит главу о работе железнодорожных войск по налаживанию новых и ремонту старых путей в дни Русско-японской войны. В основном этот раздел посвящен обеспечению возможности перемещения войск к театру военных действий и на его территории. Продолжением данной исследовательской ветви является проблема организации перевозок и военных маневров, актуальная для военных историков и сегодня [8, 9].

В.Ф. Борзунов, автор фундаментального сочинения по истории создания Транссибирской магистрали, кратко описывает период в развитии магистрали, совпадающий с Русско-японской войной. Он отмечает только, что в годы Русско-японской войны пропускная способность железной дороги была увеличена до 15 пар поездов в сутки, но не касается конкретных мероприятий. Реконструкция магистрали описана им подробно с 1908 г. [10. С. 706–770].

Отдельное направление составляют исследования истории морского транспорта в эти годы. В.Л. Агапов исследовал работу морского торгового транспорта воюющих России и Японии по размерам флота, грузооборота и позиций в рейтинге морских держав. Он

отнес Россию и Японию к второстепенным морским державам. Позиции России на Дальнем Востоке были хуже японских, так как основная работа российского торгового флота приходилась на балтийские и черноморские порты. После войны возможности российского флота на Дальнем Востоке не были утрачены, но были существенно подорваны [11]. Ему же принадлежат подробные исследования некоторых военных операций, направленных на блокировку морских коммуникаций Японии [12].

Работа транспорта в Русско-японской войне интересна и для зарубежных авторов. Самое заметное исследование транспорта в этой войне на английском языке принадлежит Феликсу Пэтрикифу (Patrikeeff F.) и Гарольду Шукману (Shukman H.) [13]. Все они приходят к выводу, что железные дороги помогали реализовывать задачи по поддержанию имперского статуса России и расширения ее территории, но их потенциал использовался не полностью из-за устаревающих традиционных методов управления. Карен Сноу (Snow K.A.) [14] описывает задачи и проблемы, с которыми столкнулись российские консулы после Русско-японской войны и утраты контроля над Манчжурией. Они должны были организовать торговлю с государствами на Дальнем Востоке по альтернативным путям через Сингапурский порт.

Работа транспорта в условиях войны сказывалась и на жизни мирного населения. Индикатором наличия интереса историков к невоенной работе транспорта в военное время является выход публикаций о подобных ситуациях в других войнах и других регионах, например, С.В. Карпенко исследует негативное влияние Гражданской войны на транспорт и торговлю в Крыму [15]. «Тыловая» сторона Русско-японской войны представлена небольшим перечнем работ, несмотря на перспективность данного направления исследований. М.В. Шиловский [16] один из немногих описал повседневную жизнь в Сибири после объявления войны: организацию социальной помощи семьям военнослужащих, помощь раненым, снабжение армии и т.д. Работа обращена именно к тыловой жизни – взаимодействию военнослужащих и гражданских лиц. Жизнь остального населения не освещена.

Э.А. Воробьева [17] подняла проблему реакции сибирской общественности на войну. В ее работе показаны также и перемены в повседневной жизни, сформировавшие негативное отношение к войне: рост цен, проблема размещения раненых, продовольственный и транспортный кризис. Она обращает внимание на то, что недовольство населения было вызвано преимущественно не самим прекращением грузового движения по железной дороге, а спекуляциями и махинациями с грузами, которые возникали на этом фоне, а также неспособностью властей разрешить ситуацию с дефицитом товаров первой необходимости, как привозных, так и местного производства, ростом цен и обогащением купцов, работающих на государственном заказе.

Основной массив научной литературы, исследующей влияние Русско-японской войны на транспорт, затрагивает вопросы снабжения армии и обеспечения

боевых задач. Проблемы, возникшие у гражданского населения при использовании транспорта в связи с началом войны, в регионах, которые граничили с местами боев только начинают привлекать внимание исследователей. В работах, посвященных тыловой жизни страны, прежде всего освещается помощь раненым, сбор гуманитарной помощи для солдат и другие задачи, обусловленные военным временем. Транспортное обслуживание оценивается как неудовлетворительное и неспособное к адаптации в условиях войны.

Несмотря на популярность в науке проблем, связанных с Русско-японской войной, вопросы жизни мирного населения, никак не связанного с военными действиями и мобилизацией, освещаются мало и бессистемно. Возможно, это связано с традицией рассмотреть на мирное население как на резерв для армии, но Русско-японская война с момента ее объявления не воспринималась как масштабная. Исходя из вышесказанного, возникает задача более детального анализа ситуации, сложившейся в транспортном обслуживании Сибирского региона под влиянием войны.

В качестве источников для данного исследования выступают периодические издания – газеты «Сибирский вестник» (преимущественно), «Восточное обозрение» и «Сибирская жизнь», выходившие в 1904–1905 гг. Не менее важным источником является «Доклад о мобилизации железной дороги в связи с началом войны» министра путей сообщения Российской империи из фонда Российского государственного исторического архива (РГИА). Выбор источников обусловлен как практическими, так и методологическими соображениями. В первую очередь речь идет об использовании возможностей цифровизации: газеты доступны на сайте научной библиотеки Томского государственного университета. Исследователю, который теперь не ограничен графиком работы архива, требованиями сохранности документов и т.п., предоставляется возможность максимально глубоко проанализировать сведения периодической печати. Наличие источников в цифровом формате дало возможность авторам провести выборку интересующего материала вплоть до самых коротких заметок местной хроники, что, в свою очередь, позволило по-новому взглянуть на периодику как на исторический источник. Благодаря ресурсам цифрового источника удалось выявить и проанализировать факты, помещенные в разделы местной хроники и корреспонденций. Ранее такой формат новостей представлял мало интереса для исследователей в силу трудоемкости их поиска. Тем не менее заметки местной хроники среди всех газетных материалов обладают наибольшей объективностью, поскольку в них излагаются факты, а не оценочные суждения публицистов. Для исследователя заметки местной хроники ценны и тем, что по ним можно устанавливать хронологическую последовательность событий. Фельетонов на интересующую нас тему было выявлено немного, и исказить свойственным фельетонам авторским субъективизмом общую картину транспортного кризиса Сибири было

бы сложно. Продолжительность на протяжении двух лет и повторяемость новостей в разных изданиях указывает на их объективность – интерес к «утке», т.е. к несуществующей на самом деле проблеме, невозможно поддерживать на протяжении двух лет. С другой стороны, множество повторяющихся новостей усложняет исследовательскую работу, поэтому нами было принято решение оставить в качестве ядра источниковой базы для настоящей статьи газету «Сибирский вестник». Из двух других газет были взяты те новости, которые не встречались в «Сибирском вестнике».

Газета «Сибирский вестник», вторая частная газета Томска (после «Сибирской газеты»), выходила с 1885 по 1905 г. Редакция «Сибирского вестника» обозначала собственную позицию как «централистскую», ставила себя в противовес областническим изданиям и отрицала колониальный статус Сибири. После нескольких смен редакторов и редакционной политики газета стала весьма информативным и влиятельным изданием, хотя и не всегда четко выражала свою позицию, за что получила у советских исследователей прозвище «рептильное издание» [18]. Проблемы развития транспорта в Сибири были для газеты традиционным сюжетом, начиная с освещения строительства и эксплуатации Обь-Енисейского канала [19]. Газеты «Сибирская жизнь» и «Восточное обозрение» в разное время выступали оппонентами «Сибирского вестника» по многим вопросам. Все вместе эти три издания в начале XX в. были наиболее популярными и влиятельными в сибирских городах, а значит, население доверяло им как надежным источникам информации о жизни их города.

Исходя из вышесказанного, предполагаем, что исследование состояния транспорта, основанное на материалах местной периодической печати, ценно в силу уникальности полученных сведений, которые в дальнейшем можно верифицировать привлечением архивных источников и более широкого перечня печатных изданий.

В работе применялись историко-генетический, историко-типологический, историко-системный методы исследования, а также контент-анализ.

Технические возможности Сибирской железной дороги накануне войны были скромными: одна колея, пропускная способность около трех пар поездов в сутки, использование непрочных легковесных рельс, ограничение по грузоподъемности. Уже в начале XX в. пропускная способность Сибирской железной дороги была минимальна [6].

Впервые для своих стратегических целей железная дорога была использована в Русско-японской войне [2], которая велась с января 1904 по август 1905 г. Ареной боев в этой войне стал Дальний Восток, а в качестве тыла впервые выступили губернии азиатской части Российской империи. Ресурсные и временные издержки на перемещение войск в этой войне оказались выше запланированных, а общая нагрузка на транспортную инфраструктуру Сибири была настолько велика, что пострадали и те жители Сибири, которые не имели даже косвенного отноше-

ния к войне. Совместное использование дороги для военных и гражданских нужд стало практически невозможным. В поисках путей для перемещения грузов были задействованы все возможности гужевого и водного транспорта. Даже Обь-Енисейский канал, до этого пользовавшийся репутацией «мертворожденного», поскольку реальной транспортной работы на нем никогда не проводилось, был вовлечен в работу. За время войны по каналу удалось провезти рекордное для его технических возможностей количество грузов [20. С. 151–152].

С началом войны, а точнее с 3 февраля 1904 г., прием частных грузов к перевозке по Сибирской железной дороге прекратился [21. № 54. С. 3]. Остановившиеся грузы, которые уже были приняты к перевозке, должны были оставаться на складах «до окончания войны» [21. № 58. С. 2]. Журналистов удивил такой прямолинейный подход Главного штаба к логистике, потому что часть этих грузов могла испортиться при неправильном хранении, например мука, а многие грузоотправители желали вернуть застрявшие грузы обратно и использовать их другим способом [21. № 54. С. 3].

Военное положение не исключало движения мирных грузов. По мере удовлетворения логистических потребностей армии происходили эпизодические возобновления частных перевозок, но снабжению городов Сибири это мало помогало, потому что товары приходили непредсказуемо. Некоторые грузополучатели, имея на руках копии накладных, полученных в январе, не видели своего груза даже в июне 1904 г. [21. № 136. С. 3]. Перегруз железной дороги был несимметричен – в западном направлении он был меньше, чем в восточном: прекращение приема груза на восток происходило чаще, чем на запад [21. № 180, 181]. Причины остановок были связаны с периодическим переполнением складов [21. № 192], но чаще – с потребностями армии: командование время от времени выпускало дополнительные уведомления о мобилизации инфраструктуры железных дорог под очередную переброску воинских грузов [21. № 186]. В этих условиях железные дороги не могли обеспечить даже перевозку скоропортящихся грузов и тех, по которым выдано особое распоряжение о срочной доставке [22. № 51, 68].

Война отразилась и на пассажирских перевозках. Формального ограничения на запрет продаж билетов гражданским лицам не было, но уехать на поезде по купленным билетам в 1904 г. было невозможно. В основном страдал третий класс, потому что в нем не было фиксированных мест для посадки. Уже в феврале 1904 г. поезда были переполнены. Из Манчжурии в основном ехали женщины [21. № 33], население Порт-Артура, Хайлара целыми семьями, «напуганные последними событиями». В восточном направлении ехали офицеры, корреспонденты и чиновники [21. № 44]. Летом 1904 г. в Челябинске посадка в поезда давалась с боем: пассажиры платили носильщикам, чтобы те держали им места, но не всегда удавалось это сделать [21. № 143; 22. № 56]. Для сокращения количества претензий на отсутствие мест был органи-

зован возврат платы за билет, если пассажир вынужден проделать часть пути в более низком классе, чем он заплатил [21. № 235]. Министерство путей сообщения отменяло пассажирские поезда, заменяя их на товарные, для того чтобы ослабить продовольственный кризис в Иркутске, но это решение усугубляло ситуацию с пассажирскими перевозками [22. № 57].

Переход железных дорог Сибири на военное положение тяжело сказался на переселенческом движении. Крестьяне, принявшие в 1904 г. решение о переселении, свернувшие хозяйство и распродавшие имущество, оказались в неопределенном положении: даже находясь в родном селе, но не ведя хозяйство, они растрчивали приготовленные для переселения деньги на свое пропитание. Высказывались предложения по отправке их в Казахстан [21. № 64]. Только в конце 1904 г. специальным циркуляром Министерства путей сообщения перевозка переселенцев была приостановлена [21. № 248]. Восстановление перевозок переселенцев и льготного тарифа для них произошло только после окончания войны [22. № 180].

В 1904–1905 гг. перебои с поставками промышленных товаров в городах Сибири наблюдались повсеместно, ана грузовых станциях товары по несколько недель ожидали своего отправления по адресу [21. № 93; 23; 24]. Несмотря на то что требования военного ведомства по ограничению грузового движения были мотивированы желанием не допустить переполнения железнодорожных станций, такие переполнения все равно происходили и распространялись, подобно цепной реакции, по всей магистрали. Это приводило к парализации грузового движения и прекращению снабжения городов. В наиболее сложной ситуации оказался Иркутск, потому что вокруг Байкала дорога еще не была построена и все грузы в ожидании переправы находились на станциях Иркутск и Иннокентьевская (современное название – Иркутск-Сортировочный). Из-за отсутствия на станциях места для складирования собственные грузы не могли дойти до Иркутска [21. № 88].

В Сибири первые спекулятивные повышения цен заметили еще до возникновения дефицита – сразу после начала мобилизации [21. № 29, 30]. Такую тактику газета «Енисей» охарактеризовала как «поход на обывателя» [21. № 36]. Повышение цен сразу после объявления войны было замечено в городах Дальнего Востока, в Омске [21. № 42, 46]. Тревожные сообщения о дефиците жизненно важных товаров приходили из Томска, Читы [21. № 131, 136]. Стоимость керосина в Красноярске летом 1904 г. составляла 2 руб. 80 коп. за пуд при 97 коп. в Нижнем Новгороде [21. № 171], т.е. наценка стала примерно такой же, какая была на привозные товары до проведения железной дороги. Удорожание товаров из-за перехода на гужевые перевозки отмечалось в Иркутске [22. № 30]. В целом цены на продукты питания выросли в промежутке между 1903 и 1905 г. от 2 до 3 раз [22. № 67]. В Иркутске соль исчезла полностью, а яйца достигли цены 4 руб. 20 коп. за десяток [22. № 74].

Вместе с ростом цен почти параллельно увеличивался тотальный дефицит товаров, граничащий с го-

лодом. В Чите жители опасались физического голода [22. № 79]. Разгневанные люди принимались громить лавки в Иркутске [22. № 86]. Жители и гласные городской думы Благовещенска обеспокоились снабжением их города в следующем, 1906 г. ввиду отсутствия надежного сообщения зимой и ситуации военного времени [22. № 120]. Ограничения по продаже сахара и керосина вводились почти во всех городах.

Особенно тяжелая ситуация сложилась в Иркутске, который, с одной стороны, находился дальше всех от портов, с другой стороны, оказался самым близким к местам боев городом «Большой земли», куда привозили раненых и где производилась закупка продовольствия и медикаментов. В 1905 г. товарами первой необходимости признавались и медикаменты. Судя по источникам, они обычно доставлялись в посылках, но из-за ограничения веса не удавалось доставить требуемое количество препаратов, в том числе касторки. Такая ситуация складывалась в Благовещенске [22. № 50]. К зиме 1905 г. дефицитным продуктом стали даже дрова [22. № 27]. Этот товар не перевозился по железной дороге, но мобилизация людей и лошадей, а также привлечение оставшихся извозчиков на восстановление гужевых дальних перевозок привели к осложнениям в подвозном транспортном обслуживании, что и вылилось в дровяной кризис, отразившийся в том числе на работе школ [22. № 57]. Неспособность разрешения продовольственного кризиса в Иркутске констатировала иркутская городская дума, признавая, что причиной кризиса являются железные дороги [22. № 45].

Военное положение обнаружило, что города стали снабжаться в значительной степени привозным товаром и «с колес». Малейшие сбои в работе транспорта вызывали дефицит товаров первой необходимости. В этот список в период Русско-японской войны попали мука-крупчатка, сахар и керосин. До проведения железных дорог снабжение производилось через местную промышленность, посредством организации складов и т.п. Положение на железных дорогах быстро привело к деградации складской инфраструктуры и некоторых неконкурентных отраслей промышленности. Избавившись от мелкой промышленности, работавшей на локальный рынок, города почувствовали недостаток в ней с началом войны.

Ухудшение транспортного обслуживания и необычный ажиотаж на «соль, спички и сухари» в случае возникновения чрезвычайных ситуаций стали традиционными после Русско-японской войны. Кроме того, рост цен и дефицит товаров были связаны с обеспечением армии за счет закупок на свободном рынке. Например, повышение цен на овес в Красноярске прямо связали с закупками для армии, и здесь же было высказано пожелание закупать овес в Минусинске, чтобы «не возвышать цен» [21. № 168].

Несмотря на приоритет армии в использовании железных дорог, в неразберихе пропадали грузы, предназначенные для снабжения вооруженных сил. Не исключено, что это сказывалось и на боеспособности армии. В феврале 1905 г. «Сибирский вестник» сделал обзор немецкой статьи, в которой рассказыва-

лось о потере и порче грузов, в том числе воинских, и о том, что это сказалось на снабжении армии. Мешающий воинский груз попросту сваливали в сторону, где он лежал неделями [22. № 48]. Также до солдат не доходили посылки [22. № 61]. На Забайкальской железной дороге к июню 1905 г. скопилось до 6 000 мест груза без документов и около 900 документов, на которые потерялся груз [22. № 124].

Ситуации внезапного затруднения при использовании какого-либо ресурса почти сразу приводят к возникновению обходных и нелегальных схем получения ресурсов. Не обошло стороной это явление и в ситуации транспортного коллапса в Русско-Японской войне. Сообщения о потере грузов приходились на зиму 1904–1905 гг., когда неразбериха с доставкой усилилась и появилась возможность реализовывать «серые» схемы перевозки.

Самым безобидным способом можно считать подкуп пассажирами проводников и носильщиков, чтобы попасть в поезд без очереди [21. № 143]. Другой способ – отправка грузов под видом почтовых отправлений. Первое же сообщение о применении такого способа информирует о скоплении почты на Самаро-Златоустовской железной дороге. Отправка грузов по почте не запрещалась по требованиям военного ведомства, но для обработки отправок не хватало рабочих рук, особенно в Челябинске и Екатеринбурге [22. № 43]. Тем не менее такой способ был единственно возможным для срочной доставки, например лекарств.

Нередко в тяжелой транспортной ситуации возникали предложения незаконных услуг по доставке товаров по брони воинских грузов. Служащие на сортировочных станциях за взятки размещали частные грузы в составах с воинскими грузами, иногда целыми вагонами. Примечательно, что первой о таком способе махинации сообщила немецкая газета «Deutsche Zeitung», заметку которой «Сибирский вестник» лишь перепечатал, но в дальнейшем «Сибирский вестник» по этому поводу высказался и сам [22. № 48, 51].

Нельзя не упомянуть и про нерациональное использование подвижного состава. Анонимный автор, не называя конкретного депо, но намекая на то, что такое творится повсеместно, сообщает, что паровозы из-за недостатка грузов с востока на запад простаивают по несколько суток в оборотном депо, а после возвращения в основное депо не обслуживаются должным образом, так что даже вода в тендерах замерзает, а машинистам, все это время находящимся при своих машинах, негде спать, нечего есть и т.п. [21. № 268]

На рынке остальных товаров, не относящихся к первой необходимости, вместо ажиотажного спроса наблюдался спад, например на пушном рынке Ирбитской ярмарки [21. № 34]. Нарушение сообщения с Китаем плохо повлияло на чайную торговлю [21. № 75], но спустя несколько недель оно было восстановлено с китайской стороны [21. № 94]. В то же время на экспорте сибирского масла, если судить по газетной хронике, война не сказалась [21. № 83].

С началом войны выявилась зависимость населения Сибири от некоторых привозных товаров, которую нельзя было ликвидировать силами местной промышленности. По мнению военного ведомства, закрытие железных дорог не должно было привести к катастрофе со снабжением городов товарами. До строительства дороги считалось, что она будет использоваться только для перевозки пассажиров и вывоза местной продукции. Так как с началом войны и то и другое приостановилось – считалось, что возить больше нечего. Но перемены, наступившие с приходом железной дороги, расширение деловых контактов, ассортимента привозимых товаров, поставили население в зависимость от продуктов, производимых за пределами Сибири, как новых, например керосин, так и тех, производство которых было прекращено за ненадобностью.

Чаще всего речь шла о дефиците товаров, которые стали свидетельством изменения в образе жизни. Так, например, уже в конце зимы 1904 г. стал ощущаться дефицит белой бумаги, обычно используемой для письма [21. № 64]. Самый востребованный из привозных товаров – керосин [21. № 92, 106, 171], его не хватало как обычным жителям, так и для освещения общественных зданий [21. № 241]. Некоторые строительные материалы не смогли приехать вовремя – на железной дороге застряли водопроводные трубы [21. № 101], газовые трубы, заказанные Томским императорским университетом [21. № 176]. В Томске для строительства не хватало привозного железа [21. № 136]. Публицисты ощутили сложившуюся ситуацию как хозяйственную эволюцию – переход от локальных производств и бедных рынков сбыта к глобальным производствам и широким рынкам сбыта, отставанию местного хлебопроизводства от роста промышленности [21. № 108. С. 2–3]. Отсутствие необходимости завоза европейских товаров в Сибирь за 20 лет до описываемых событий порождало сомнения в оправданности железных дорог. В дни Русско-японской войны эта необходимость была признана как факт. Другой фельетонист, рассуждая над возможностью замещения железных дорог, приводит историю Обь-Енисейского канала [22. № 160]. Логичной заменой железной дороге на время войны рассматривались традиционные пути – водные и гужевые, но с началом войны стало ясно, что для доставки необходимых товаров в города Сибири эти пути не готовы [25].

Попытки применить гужевой и водный транспорт для доставки товаров и грузов показали, что эти пути пришли в негодность вследствие их невостребованности. В самом начале войны командование потребовало привести Московско-Сибирский тракт в надлежащее состояние, чтобы обеспечить передвижение артиллерии [21. № 28]. Но в то же время подавляющее большинство мужчин, в том числе ямщиков и строителей, было мобилизовано и отремонтировать было некому. Перевозки по рекам выглядели более оптимистично, но так же, как и на гужевом транспорте, не хватало подвижного состава и персонала [21. № 141]. Пароходы и баржи были проданы или разрушились без работы, а кадры речного транспорта занялись другим делом [21. № 211]. Кроме этого, требовалась расчистка сложных мест. Министерство путей сообще-

ния вело работу по улучшению рек и дорог. Для этого организовывались речные комитеты [21. № 111], срочно поставлялись землечерпательные машины [21. № 116]. Реализации задуманных планов в отношении рек и гужевых путей препятствовал большой объем работ и отсутствие специфических ресурсов. В начале 1905 г. специалисты подсчитали, что для доставки всего количества товаров, которые не может принять

железная дорога, потребуется 120 000 лошадей [22. № 21].

Всего за 20 месяцев войны, с февраля 1904 г. по сентябрь 1905 г. в газете «Сибирский вестник» транспорт упоминается 224 раза в разных контекстах (в среднем 11 раз в месяц). Весь этот массив информации можно проанализировать методом контент-анализа (таблица).

Частота упоминаний транспорта в разных контекстах с февраля 1904 г. по сентябрь 1905 г.

	1904												1905							
	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь
Гужевого и водный транспорт: передача грузов, ремонты, восстановление работы, новые направления	4		2	2	4	2	4	2	4	2	1	7	2	7	2	1	4	3	1	
Улучшение работы железной дороги: ввод новых участков, повышение пропускной способности, возвращение к нормальной работе, снижение тарифов	6	2	5		2	1	1	2	1	1	1	1	1	4	1		3		1	2
Проблемы в работе железных дорог: рост тарифов, остановки движения, прекращение приема грузов, потери грузов, мошенничество	4	3	1	2	1	1	3	1	1		1	1	1	9			3		2	
Обсуждение, проекты и исследования новых направлений Железных дорог				1			1	3	6	14	4	1	1	4	2	2	4	1		2
Пассажирские перевозки	2	1				1			1	1			4				2			
Рост цен, дефицит товаров	8	3	1	2	3	1	3	3		1		1	3	6	3		2		1	
Всего	24	9	9	7	10	6	12	11	13	19	7	11	8	34	8	3	20	4	5	4

Примечание. Составлено по: [21, 22].

Проанализировав частотность упоминаний работы разных видов транспорта, снабжения городов товарами, можно прийти к следующим выводам: в среднем разные проблемы транспорта затрагивались 11 раз в месяц, но было несколько всплесков – в феврале 1904 г., в связи с началом войны (увеличение в 2,5 раза), и в марте 1905 г. из-за обострения товарного кризиса, выявившихся случаев мошенничества при грузоперевозках и подготовки к новой навигации (увеличение в 3,5 раза). Также в ноябре 1904 г. очень активно обсуждался проект так называемого второго сибирского железнодорожного пути, а в июне 1905 г. вышла большая статья о работе Сибирской железной дороги в 1904 г., в которой упоминались многие другие проблемы функционирования транспорта. В обоих случаях число упоминаний увеличилось в 2 раза. Активность упоминаний об улучшениях и затруднениях в работе железной дороги коррелирует между собой – нет явной тенденции к увеличению позитивных публикаций на

фоне сокращения негативных: меры по увеличению пропускной способности реализовывались непрерывно с самого начала войны, но негативные отзывы о перевозках возникали не от плохой работы железной дороги, а от директивного прекращения приема к перевозке частных грузов по требованию военного министерства. Про гужевой и водный транспорт нельзя сказать то же самое. С начала войны и до начала навигации транспорт упоминался в контексте передачи на него грузов с железной дороги – о проблемах не сообщается. Но летом все чаще появляются сообщения о трудностях, о нехватке кадров, техники, лошадей, о невозможности доставить грузы вовремя. С осени 1904 г. до весны 1905 г. доминируют новости о реконструкциях, восстановлении перевозок и даже об увеличении масштабов паровозов. Частота упоминаний о дороговизне и дефиците товаров в целом совпадает с общей частотой упоминаний работы разных видов транспорта. Упоминания о новых проектах и изысканиях железных

дорог практически не встречаются до осени 1904 г., затем в ноябре 1904 г. наблюдается резкий подъем из-за обсуждения проекта второго сибирского пути, а в 1905 г. этому сюжету уделяется внимание 1–2 раза в месяц. Помимо проекта второго сибирского пути, предметом обсуждения становились направление Тюмень–Омск, и частные железные дороги для обслуживания золотопромышленности.

Анализ публикаций, вышедших в рассмотренных нами газетах и касающихся ситуации, в которой оказались транспортная инфраструктура и население городов Сибири из-за ограничений, вызванных Русско-японской войной, показал, что ограничение работы железной дороги очень тяжело сказалось на жизни мирного населения, что и стало, пожалуй, самым заметным бедствием от войны для жителей Сибири. Железная дорога все еще была несовершенна. Даже перевозки в военных целях, несмотря на установленный приоритет, были неудовлетворительны из-за ограниченной пропускной способности, прежде всего в районе Байкала. Мобилизация ресурсов железной дороги по требованию военного ведомства парализовала работу самой железной дороги и всей транспортной системы Сибири: грузы задерживались в пути на несколько месяцев или терялись, пассажирские поезда не могли вместить всех желающих, города остались без товаров первой необходимости, выросли цены, сократилась деловая активность, в некоторых регионах наступил массовый голод. На фоне кризиса железнодорожного обслуживания увеличилось число случаев мошенничества и махинаций с грузами.

В очерках о положении железной дороги публицисты задавались вопросом: почему Сибирь больше не может обойтись без железной дороги, хотя еще 15–20 лет назад мало кто был уверен в ее успехе? Размышляя по этой проблеме, они сошлись на том, что железная дорога в Сибири не только быстро прижи-

лась, опровергнув доводы скептиков об отсутствии экономической целесообразности ее строительства, но и стала основой транспортной системы, главным элементом в иерархии путей сообщения. Публицисты отмечали, что замещение на время войны утраченных удобств железной дороги ресурсами традиционного транспорта и местной промышленности оказалось не настолько безболезненным, как на то рассчитывало правительство и командование. С момента появления железных дорог в Сибири в местной экономике произошли структурные изменения: деградировали многие направления традиционного транспорта, исчезли целые отрасли экономики, ставшие в условиях надежной транспортной связи невыгодными. Сибирь не только фактически была включена в общероссийское экономическое пространство посредством железной дороги, но и оказалась зависима от этой интеграции.

Таким образом, представленное исследование основано на материалах периодической печати, которые обычно считаются менее достоверными, чем официальные документы. Однако описание на страницах сибирских газет ситуации с транспортом, сложившейся в условиях войны, оказалось для людей, живших в Сибири, главным свидетельством бедствий, приносимых войной. Никакое другое внешнеполитическое событие до «маленькой победоносной войны» не сказывалось настолько тяжело на населении Сибири как в экономическом, так и в социальном плане. Если другие войны или тревожные социально-политические процессы отзывались в Сибири только отголосками и переживались относительно спокойно, то в Русско-японскую войну вся азиатская часть страны почти на два года погрузилась в экономический кризис, который можно добавить в копилку предпосылок к революционным событиям 1905 г. и активно участию сибирских городов в этих событиях.

Список источников

1. Канн С.К. Военно-политические аспекты сооружения Сибирской железной дороги (конец XIX – начало XX в.) // Сибирь и войны XIX – XX веков : сб. материалов всерос. науч. конф. Новосибирск, 2014. С. 5–13.
2. Всеподданнейший доклад министра путей сообщения от 9 января 1904 года // Российский государственный исторический архив. Ф. 446. Оп. 31. Д. 10. Док. 13. Л. 20.
3. Тимофеев А.А. Государство как «локомотив» модернизационных процессов (на примере строительства Транссибирской магистрали на Южном Урале в 1891–1914 гг.) // Вестник ЮУрГУ. Серия: Социально-гуманитарные науки. 2012. № 32. С. 70–73.
4. Агапов М.Г. В поисках «выхода из тупика»: Транссибирские транспортные проекты конца XIX – начала XX в // Quaestio Rossica. 2018. Т. 6, № 3. С. 771–783.
5. Николаев А.А. Как Сибирь в начале XX в. оказалась в центре мировой торговли маслом // ЭКО. 2016. № 6 (504). С. 36–49.
6. Макурин А.И. Транссибирская магистраль в начале XX в. Глазами американского инженера Линдона У. Бейтса // Петербургский исторический журнал. 2018. № 1 (17). С. 240–252.
7. Железнодорожные войска с 1851 по 1941 год. Материалы к истории железнодорожных войск Советской Армии. М. : Воен. изд-во Мин-ва обороны СССР, 1957.
8. Мартыненко И.В. Организация воинских перевозок в Русско-Японскую войну 1904–1905 гг. // Железнодорожный транспорт. 2007. № 6. С. 73–77.
9. Шумилов В.Н. Дорога на Русско-Японскую войну 1904–1905 гг. // Политтранспортные системы : материалы XI Междунар. науч.-техн. конф. Новосибирск, 2020. С. 857–866.
10. Борзунов В.Ф. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX – начала XX вв. : дис. ... д-ра ист. наук. Томск, 1972. 1860 с.
11. Агапов В.Л. Морская торговля и торговое судоходство России и Японии накануне и во время Русско-Японской войны : дис. ... канд. ист. наук. Владивосток, 2006. 251 с.
12. Агапов В.Л. Действия российского флота на морских коммуникациях Японии в Русско-Японскую войну // Россия в войнах начала XX века : всерос. науч. конф., посвящ. 100-летию Русско-японской и 90-летию Первой мировой войны / редкол.: В.Б. Белолугов, Р.Р. Садриев и др. 2005. С. 24–42.
13. Patrikeeff F., Shukman H. Railways and the Russo-Japanese War : Transporting War. London : Routledge, 2007. doi: 10.4324/9780203964767

14. Snow K.A. Russian Commercial Shipping and Singapore, 1905–1916 // *Journal of Southeast Asian Studies*. 1998. № 29. P. 44–62. doi: 10.1017/S0022463400021470
15. Карпенко С.В. Расстройство транспорта и кризис торговли в Крыму и Северной Таврии : Из истории тыла Русской армии генерала П.Н. Врангеля (1920 год) // *Новый исторический вестник*. 2015. № 2 (44). С. 116–127.
16. Шиловский М.В. Влияние Русско-Японской войны 1904–1905 гг. на внутреннюю жизнь Сибири // *Гуманитарные науки в Сибири*. 2004. № 2. С. 12–16.
17. Воробьева Э.А. Русско-Японская война 1904–1905 годов и общественное мнение Сибири и Дальнего востока : дис. ... канд. ист. наук. Новосибирск, 2009. 263 с.
18. Жилиякова Н.В. Частная периодика Томска конца XIX – начала XX в. : «Сибирская газета», «Сибирский вестник», «Сибирская жизнь» // *Периодическая печать Томской губернии (1857–1916) : становление журналистики и формирование регионального самосознания : учеб. пособие* / Н.В. Жилиякова, В.В. Шевцов, Е.В. Евдокимова. Томск, 2015. Т. 1. С. 88–100.
19. Агеев И.А. Газета «Сибирский вестник» как источник по истории Обь-Енисейского водного пути // *Вопросы истории, международных отношений и документоведения : сб. тр. студентов и аспирантов исторического факультета*. Вып. 2. Томск, 2007. С. 92–94.
20. Агеев И.А. История Обь-Енисейского соединительного водного пути : дис. ... канд. ист. наук. Томск, 2012. 215 с.
21. *Сибирский вестник политики, литературы и общественной жизни*. Томск, 1904.
22. *Сибирский вестник политики, литературы и общественной жизни*. Томск, 1905.
23. *Сибирские вести* // *Восточное обозрение*. 1905. 25 мая. № 112. С. 1.
24. К открытию навигации в Сибири // *Сибирская жизнь*. 1904. 13 апреля. № 78. С. 2.
25. *Восточное обозрение*. 1905. 26 апреля. № 90.

References

1. Kann, S.K. (2014) [Military-political aspects of the construction of the Siberian railway (late 19th – early 20th centuries)]. *Sibir' i voyny XIX – XX vekov* [Siberia and wars of the 19th and 20th centuries]. Conference Proceedings. Novosibirsk. pp. 5–13. (In Russian).
2. Russian State Historical Archive. Fund 446. List 31. File 10. File 13. Page 20. *Vsepoddannейshiy доклад ministra putey soobshcheniya ot 9 yanvarya 1904 goda* [The Most Loyal Report of the Minister of Railways, January 9, 1904].
3. Timofeev, A.A. (2012) Gosudarstvo kak “lokomotiv” modernizatsionnykh protsessov (na primere stroitel'stva Transsibirskoy magistrali na Yuzhnom Urale v 1891—1914 gg.) [State as a “locomotive” of modernization processes (on the example of the construction of the Trans-Siberian Railway in the Southern Urals in 1891–1914)]. *Vestnik YuURGU. Seriya: Sotsial'no-gumanitarnye nauki*. 32. pp. 70–73.
4. Agapov, M.G. (2018) V poiskakh “vykhoda iz tupika”: Transsibirskie transportnye proekty kontsa XIX – nachala XX v [In search of a “way out of the impasse”: Trans-Siberian transport projects of the late 19th – early 20th centuries]. *Quaestio Rossica*. 6 (3). pp. 771–783.
5. Nikolaev, A.A. (2016) Kak Sibir' v nachale XX v. okazalas' v tsentre mirovoy trgovli maslom [How Siberia found itself in the center of the global oil trade in the early twentieth century]. *EKO*. 6 (504). pp. 36–49.
6. Makurin, A.I. (2018) Transsibirskaya magistral' v nachale XX V. Glazami amerikanskogo inzhenera Lindona U. Beytsa [The Trans-Siberian Railway at the beginning of the 20th century. Through the eyes of the American engineer Lyndon W. Bates]. *Peterburgskiy istoricheskiy zhurnal*. 1 (17). pp. 240–252.
7. Verevkin, N.V. et al. (1957) *Zheleznodorozhnye voyska s 1851 po 1941 god. Materialy k istorii zheleznodorozhnykh voysk Sovetskoй Armii* [Railway troops from 1851 to 1941. Materials for the history of the railway troops of the Soviet Army]. Moscow: Voen. izd-vo Min-va oborony SSSR.
8. Martynenko, I.V. (2007) Organizatsiya voinskiх perevozok v Russko-Yaponskuyu voynu 1904–1905 gg. [Organization of military transportation in the Russo-Japanese War of 1904–1905]. *Zheleznodorozhnyy transport*. 6. pp. 73–77.
9. Shumilov, V.N. (2020) [Road to the Russo-Japanese War of 1904–1905]. *Politransportnye sistemy* [Polytransport systems]. Proceedings of the XI International Conference. Novosibirsk. pp. 857–866. (In Russian).
10. Borzunov, V.F. (1972) *Istoriya sozdaniya Transsibirskoy zheleznodorozhnoy magistrali XIX – nachala XX vv.* [The history of the creation of the Trans-Siberian Railway in the 19th – early 20th centuries]. History Dr. Diss. Tomsk.
11. Agapov, V.L. (2006) *Morskaya trgovlya i torgovoe sudokhodstvo Rossii i Yaponii nakanune i vo vremya Russko-Yaponskoй voyny* [Maritime trade and merchant shipping in Russia and Japan on the eve and during the Russo-Japanese War]. History Cand. Diss. Vladivostok.
12. Agapov, V.L. (2005) [The actions of the Russian fleet on the sea lanes of Japan in the Russo-Japanese War]. *Rossiya v voynakh nachala XX veka* [Russia in the wars of the early 20th century]. Conference Proceedings. pp. 24–42. (In Russian).
13. Patrikeeff, F. & Shukman, H. (2007) *Railways and the Russo-Japanese War: Transporting War*. London: Routledge. doi: 10.4324/9780203964767
14. Snow, K.A. (1998) Russian Commercial Shipping and Singapore, 1905–1916. *Journal of Southeast Asian Studies*. 29. pp. 44–62. doi: 10.1017/S0022463400021470
15. Karpenko, S.V. (2015) Rasstroystvo transporta i krizis trgovli v Krymu i Severnoy Tavrii: Iz istorii tyла Russkoй armii generala P.N. Vrangelya (1920 god) [Disorder of transport and the crisis of trade in the Crimea and Northern Tavria: From the history of the rear of the Russian army, General P.N. Wrangel (1920)]. *Novyy istoricheskiy vestnik*. 2 (44). pp. 116–127.
16. Shilovskiy, M.V. (2004) Vliyaniye Russko-Yaponskoй voyny 1904–1905 gg. na vnutrennyuyu zhizn' Sibiri [Impact of the Russo-Japanese War of 1904–1905 on the inner life of Siberia]. *Gumanitarnye nauki v Sibiri*. 2. pp. 12–16.
17. Vorob'eva, E.A. (2009) *Russko-Yaponskaya voyna 1904–1905 godov i obshchestvennoe mnenie Sibiri i Dal'nego vostoka* [The Russo-Japanese War of 1904–1905 and Public Opinion in Siberia and the Far East]. History Cand. Diss. Novosibirsk.
18. Zhilyakova, N.V. (2015). Chastnaya periodika Tomskа kontsa XIX – nachala XX v.: “Sibirskaya gazeta”, “Sibirskiy vestnik”, “Sibirskaya zhizn'” [Private periodicals of Tomsk in the late 19th – early 20th centuries “Sibirskaya gazeta”, “Sibirskiy vestnik”, “Sibirskaya zhizn'”]. In: Zhilyakova, N.V., Shevtsov, V.V. & Evdokimova, E.V. *Periodicheskaya pechat' Tomskoy gubernii (1857–1916): stanovlenie zhurnalistiki i formirovaniye regional'nogo samosoznaniya: ucheb. posobie* [Periodical press of the Tomsk province (1857–1916): The formation of journalism and the formation of regional self-consciousness: textbook]. Vol. 1. Tomsk. pp. 88–100.
19. Ageev, I.A. (2007) Gazeta “Sibirskiy vestnik” kak istochnik po istorii Ob'-Eniseyskogo vodnogo puti [The newspaper “Sibirskiy vestnik” as a source on the history of the Ob'-Yenisei waterway]. In: *Voprosy istorii, mezhdunarodnykh otnosheniy i dokumentovedeniya: sb. tr. studentov i aspirantov istoricheskogo fakul'teta* [Issues of history, international relations and documentation: collected works of students and postgraduate students of the Faculty of History]. Vol. 2. Tomsk. pp. 92–94.
20. Ageev, I.A. (2012) *Istoriya Ob'-Eniseyskogo soedinitel'nogo vodnogo puti* [History of the Ob-Yenisei connecting waterway]. History Cand. Diss. Tomsk.
21. *Sibirskiy vestnik politiki, literatury i obshchestvennoy zhizni*. (1904) Tomsk.
22. *Sibirskiy vestnik politiki, literatury i obshchestvennoy zhizni*. (1905) Tomsk.
23. *Vostochnoe obozrenie*. (1905) Sibirskie vesti [Siberian News]. 25 May. 112. p. 1.
24. *Sibirskaya zhizn'*. (1904) K otkrytiyu navigatsii v Sibiri [To the start of navigation in Siberia]. 13 April. 78. p. 2.
25. *Vostochnoe obozrenie*. (1905) 26 April. 90.

Информация об авторах:

Агеев И.А. – канд. ист. наук, доцент отделения социально-гуманитарных наук Школы базовой инженерной подготовки Томского политехнического университета (Томск, Россия). E-mail: agilalex@mail.ru

Агеева В.В. – канд. ист. наук, доцент отделения социально-гуманитарных наук Школы базовой инженерной подготовки Томского политехнического университета (Томск, Россия). E-mail: iforya@yandex.ru

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Information about the authors:

I.A. Ageev, Cand. Sci. (History), associate professor, National Research Tomsk Polytechnic University (Tomsk, Russian Federation). E-mail: agilalex@mail.ru

V.V. Ageeva, Cand. Sci. (History), associate professor, National Research Tomsk Polytechnic University (Tomsk, Russian Federation). E-mail: iforya@yandex.ru

The authors declare no conflicts of interest.

*Статья поступила в редакцию 02.01.2022;
одобрена после рецензирования 03.02.2022; принята к публикации 30.06.2022.*

*The article was submitted 02.01.2022;
approved after reviewing 03.02.2022; accepted for publication 30.06.2022.*