

ки УНКВД Иркутской области от 7 марта 1938 г. подвергнут расстрелу (исполнено 15 марта 1938 г.) Реабилитирован постановлением военного трибунала ЗабВО 17 мая 1957 г.

Константин Николаевич работал зав. лабораторией Иркутского музея. 1 ноября 1937 г. был арестован. Постановлением тройки УНКВД Иркутской области от 19 февраля 1938 г. подвергнут расстрелу (исполнено 21 февраля 1938 г. в Иркутске). Реабилитирован определением военного трибунала ЗабВО 25 января 1957 г.

Судебного преследования не избежал и Олег Николаевич Гловтов (1919 г. — 2 января 1993 г.). Он увлекался спортом, участвовал в конькобежных и велосипедных соревнованиях, занимал призовые места. В 1930-х гг. работал мастером по ремонту велосипедов в артели «Точная механика» 10 августа 1938 г. был арестован постановлением тройки УНКВД Иркутской области. 9 октября 1938 г. подвергнут 8 годам лишения свободы. Реабилитирован решением военного трибунала ЗабВО 25 марта 1958 г. вернулся в Иркутск. С 60-х гг. XX в. жил с семьей в Шелехово, работал механиком на алюминиевом заводе. Сейчас в Шелехове проживает сын Олега Николаевича — правнук Н.Е. Глотова.

Список использованной литературы и источников

1. Государственный архив Иркутской области (ГАИО). — Ф. 31 (Управление строительной и дорожной частями при Иркутском генерал-губернаторе). — Оп. 1. — Д. 341.

Информация об авторе

Гузенков Сергей Васильевич — кандидат исторических наук, научный сотрудник научной библиотеки, Иркутский государственный университет, 664003, г. Иркутск, бульвар Гагарина, 24, e-mail: nas_79@list.ru.

Author

Guzenkov Sergey Vasilievich — PhD in Historical Science, Researcher of Scientific Library, Irkutsk State University, 24, Gagarin boulevard, 664003, Irkutsk, e-mail: nas_79@list.ru.

УДК 33:94(571)

ББК 65.03(2)53

С.К. КАНН

УЧАСТИЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ОБЩЕСТВ В ПОДГОТОВКЕ К СООРУЖЕНИЮ ТРАНССИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ

Анализируются различные аспекты участия научно-технических обществ в подготовке и начале реализации Транссибирского проекта. Рассмотрены основные направления, формы сотрудничества, меха-

низмы взаимодействия правительственных и общественных научных учреждений в процессе проведения исследований и подготовительных мероприятий.

Ключевые слова: История российской науки, сооружение Транс-сибирской железнодорожной магистрали, научно-технические общества, общественные формы организации науки в России в XIX–XX вв.

S.K. KANN

PARTICIPATION OF SCIENTIFIC AND TECHNICAL SOCIETIES WHEN PREPARING THE CONSTRUCTION OF THE TRANS-SIBERIAN RAILWAY

Various aspects of the participation of scientific and technical societies are analyzed when preparing and beginning the implementation of the Trans-Siberian project. The main directions, forms of cooperation, and interaction mechanisms of government and public research institutions are considered during investigation and preparation actions while beginning the project.

Keywords: The history of the Russian science, Trans-Siberian railway construction, scientific and technical societies, public forms of science organization in Russia in the 19–20 centuries.

Решение правительства о начале сооружения Великого Сибирского пути было для него, во многом, вынужденным и крайне тяжелым выбором. Постройку рельсового пути требовалось завершить в максимально короткие сроки, преодолевая существенный дефицит финансовых и материальных ресурсов. На большом протяжении магистраль пересекала абсолютно неизвестные и малоосвоенные территории с тяжелыми природно-климатическими условиями.

Первые работы, к которым приступили на крайнем востоке страны, затронули самые глухие окраины державы. Об уровне колонизации и культуры этих местностей справедливо говорилось, что они находятся «еще в состоянии Германии времен Тацита» [16, с. 87]. По словам корреспондента газеты «Дальний Восток», экстренный характер постройки («не только во времени, но и в способах подготовки»), выразился в том, что у строителей не было никаких предварительных данных, так как «даже при производстве самих изысканий никто еще не думал, что это действительно уже настоящий канун железнодорожных работ» [10, с. 2]. «За какой бы вопрос не взялись мы, — писал автор «Дальнего Востока», — всюду, в здешнем крае, тотчас же приходится сталкиваться лицом к лицу с тремя главнейшими факторами местной жизни и ее современного склада: *некультурностью* края, его *малонаселенностью* и полнейшею *неизвестностью* в связи с *отдаленностью* [здесь и далее — курсив источника. — С. К.] ...Эти три фактора всеобща» [10, с. 1].

Начиная постройку Сибирской железной дороги, правительство волей-неволей искало любые возможности для мобилизации ресурсов, консолидации наличных сил и знаний. С этой точки зрения, система научно-технических и промышленных обществ, сложившаяся в России еще со времен основания Вольного экономического общества в 1765 г., имела неограниченное значение. К концу XIX в. в стране насчитывалось до трех тысяч разных общественных формирований, действовавших на поприще науки, просвещения и организации разумного досуга населения [7, с. 323]. Общественные научные учреждения, в частности, преследовали цели широкого распространения естественнонаучных и технических знаний, проводили необходимые исследования и экспертизы, содействовали развитию профессионального образования, вырабатывали практические рекомендации.

Историческая уникальность Транссибирского проекта заключалась в том, что, фактически, с самого первого дня после появления идеи об устройстве рельсового пути через всю Сибирь и вплоть до завершения постройки все аспекты этого проекта находились в плотном кольце бурных общественных дискуссий. В разного рода обсуждениях участвовали представители торговых и промышленных обществ, Московского общества сельского хозяйства (МОСХ) и его региональных отделов, Русского географического общества (РГО) и множества других общественных организаций. Естественно, в первую очередь, с конца 1850-х гг., в дискуссии втянулись столичные учреждения, обсуждавшие цели и задачи будущей магистрали, ее принципиальное значение для страны. Со временем к этой полемике подключились и местные отделы центральных органов.

Всестороннее общественное обсуждение «вопроса о Сибирской железной дороге», перенесенное на страницы печати, позволило вывести его из разряда узкоспециальных, аккумулировать имевшиеся знания и выработать более или менее согласованные подходы для практической реализации неподъемного проекта. Широкий круг лиц, временами подготовил теоретический фундамент Транссибирского проекта. Впоследствии эти наработки использовал С.Ю. Витте и его сотрудники для разработки практических оснований сооружения.

По словам В.Ф. Борзунова, аргументы спорщиков часто страдали «полной научной несостоятельностью», но об этом никто не заботился: «...» интерес» стал мерилом «научности», а науку подчинили целям наживы, — писал историк. — Различные «научные» общества стали ареной борьбы железнодорожных дельцов, соискателей концессий» [3, л. 244]. С нашей точки зрения, эта оценка слишком резкая, и с ней трудно согласиться. Очевидно, ожесточенная борьба мнений вокруг вопроса о железной дороге на Дальний Восток, при полном отсутствии каких бы то ни было точных данных, была обречена принимать форму столкновения

«местных» интересов. Сам процесс носил, так сказать, объективный характер, но по мере эволюции вопроса и его перехода от абстрактных рассуждений и теоретизирования к практическим мероприятиям в обществе складывалось единое понимание государственных целей проекта. К тому же, даже у самых рьяных спорщиков находилось немало точек соприкосновения, в основе которых, без сомнения, лежали критерии научности. (Между прочим, и уровень тогдашней науки был достаточно высок).

На ранних этапах обсуждения в центральных общественных учреждениях «вопросу о Сибирской железной дороге» придавалось исключительно торгово-промышленное и колонизационное значение. Общество для содействия русской промышленности и торговли (ОСРПТ) еще в 1869 г. ходатайствовало о внесении уральского звена будущей магистрали в ранг первоочередных построек, а затем прилагало все усилия, чтобы Сибирская железная дорога оказывала экономическую пользу не отдельным прилегающим местностям, а всей России. Накануне правительственных изысканий (1887) общество возбудило вопрос о сооружении рельсовых участков непосредственно в самой Сибири — между Томском и Иркутском, Байкалом и Сретенском. «Данные, имевшиеся в Обществе, — говорилось в отчете, — доказывали, что постройка железной дороги по Сибири не встретит больших препятствий, а эксплуатация ее не принесет убытка даже в первое время по открытии движения по дороге, если только при сооружении ее не будут допущены излишние расходы» [17, с. 53].

Между тем, по мере ухудшения международных позиций России на Дальнем Востоке, вопрос об установлении прочных связей с окраинами стал интересовать не только торгово-промышленные круги, но и военных. Там же, в ОСРПТ, А.К. Сиденснер выступил с докладом об организации сплошного водно-железнодорожного пути от Урала до самого Амура [21, л. 1–64; 22, л. 9–30 об.; 23, л. 2–23 об.; 28, с. 155–198; 25]. Для этого требовалось построить Обь-Енисейский канал, расчистить пороги на р. Ангаре, углубить фарватеры рек Ингоды и Шилки и уложить рельсы через Яблонувый хребет.

Но еще более эффективное предложение выдвинул контр-адмирал Н.В. Копытов, впоследствии названный одним из родоначальников Сибирской магистрали [9, с. 517, 519, портр.]. Его «Всероссийская великая восточная железная дорога» претендовала, ни много ни мало, на «центральное положение относительно всей Азии» [19, л. 86–86 об.; 13–14]. Брошюра Копытова была издана под инициалами «Н. К.», из-за чего ее авторство долгое время ошибочно приписывалось Н.К. Крестовникову. Изучение персонального фонда Н.В. Копытова в РГА ВМФ позволило точно идентифицировать автора, так как и сама брошюра, и сопутствующие ей материалы хранятся среди документов контр-адмирала [19, л. 88–100 об., 103–103 об., 150; 20, л. 164 об.–165 об., 174 об.–175].

18 декабря 1887 г. Копытов выступил с докладом в Русском техническом обществе (РТО), получив «полное сочувствие» своим идеям со стороны ведущих специалистов VIII (железнодорожного) отдела общества — А.Н. Горчакова, Н.А. Сытенко и др. В 1888 г. отдел образовал специальную «Комиссию РТО по вопросу о железной дороге через всю Сибирь», которая после целой серии заседаний пришла к заключению, что дорога «должна быть построена по соображениям особого характера и независимо от ее экономических условий» [12, с. 9]. Комиссия сформулировала также свод основных «пожеланий» правительству, касавшихся проведения транзитной магистрали возле главного почтового тракта и «простых технических решений», призванных облегчить и удешевить проведение строительных работ [27, с. 1–6; 8]. Впоследствии эти материалы РТО о разработке проекта Великого Сибирского пути назывались в числе самых выдающихся достижений разных отделов общества [11, с. 11].

К началу постройки Сибирской железной дороги в столичных учреждениях доминировали преимущественно унитаристские взгляды, тогда как в самой Сибири непрестанно твердили о необходимости развивать собственные производительные силы и внутренние пути сообщения. Слабым местом всех железнодорожных проектов называлось недостаточное знание Сибири и сибирская печать не переставала напоминать об этом. «Прежде чем приступить к проведению железных дорог, — писала «Сибирская газета» в 1886 г., — необходимо хорошенько рассмотреть существующие прожекты и их приложимость к Сибири, и что необходимо, вообще, получше изучить ту страну, которую железнодорожники так торопятся облагодетельствовать». Газета цитировала столичную статью, где автор признавался, что о Сибири известно менее, чем о недавно присоединенном Туркестане. «Знатки Сибири уверяют, — заключала газета, — что раз страну узнали бы получше, вряд ли стали бы навязывать ей железные дороги» [18, с. 3 (стб. 1116)]. Власть не могла не прислушиваться к подобным высказываниям. Позднее многие из них были учтены при утверждении плана С.Ю. Витте, касавшегося «вспомогательных предприятий Сибирской железной дороги».

Ко второй половине 1880-х гг. «единственными учеными учреждениями в Сибири» считались два региональных подразделения РГО — Западно- и Восточно-Сибирский отделы (ЗСО РГО и ВСО РГО). По справедливому замечанию Н.Г. Суховой, их организационные и финансовые возможности были совершенно недостаточны для ведения самостоятельных исследований, поэтому деятельность отделов сосредоточилась не столько на снаряжении собственных экспедиций, сколько на содействии другим учреждениям [26, с. 123–124]. Очень часто такое содействие ограничивалось простой «моральной поддержкой».

В подтверждение этого наблюдения приведем выдержку из газеты «Восточное обозрение», которая в рецензии на «Отчет ВСО РГО за

1892 г.» оценивала деятельность отдела как «очень скромную» и «будничную». Газета писала: «Восточно-Сибирский отдел, в огромном большинстве, состоит не из ученых специалистов, а только из дилетантов науки. Денежные средства отдела очень ограничены. Этими двумя условиями определяется и характер деятельности отдела. Для него трудно и даже почти невозможно устраивать какие-нибудь обширные и продолжительные научные предприятия; деятельность его неизбежно должна ограничиваться только единичными трудами некоторых его членов и изданием этих трудов, да содействием, нередко только нравственным, тем научным работам, которые будут предприняты не в его среде, и по сильному участию в них» [1, с. 3].

Понимая недостаточность собственных средств для реального участия в железнодорожном проекте, сибирские отделы РГО направили свои усилия на ограниченный круг задач: 1) выявление и обработку ранее собранных материалов; 2) дополнение программы работ правительства некоторыми вспомогательными мероприятиями, опирающимися на обмен данными и преимущества неформального общения членов общества; 3) популяризацию знаний о Сибири и Великой Сибирской железной дороге и привлечение общественного мнения к успехам проекта.

Сотрудничество общественных структур с государственными институтами укрепляло программу научно-прикладных работ правительства, но развивалось, как правило, в опосредованных формах: 1) через разнообразные обмены литературой, инструментами и оборудованием; 2) взаимные экспертизы материалов и коллекций; 3) пожертвования документов, карт и музейных экспонатов; 4) финансовую помощь казенными субсидиями; 5) популяризацию государственных мероприятий (проведением лекций, выставок и пр.).

Что касается форм прямого взаимодействия, то первые же практические мероприятия показали крайнюю слабость общественных инициатив. Осенью 1887 г. покровитель ВСО РГО иркутский генерал-губернатор А.П. Игнатьев предложил членам отдела поддержать действия правительства и продолжить работы по Сибирской нивелировке, выполненной в 1875–1877 гг. военными специалистами до Байкала. Чтобы содействовать трассировке рельсового пути в Забайкалье, нужно было изучить местность далее на восток до Сретенска [4, л. 1]. Но отдел смог откликнуться лишь ходатайством в Петербург с просьбой о производстве съемки силами МПС. Нивелировку от Иркутска до ст. Боярской выполнил учитель технического училища Д.И. Зверев [26, с. 123], а сотрудники ВСО РГО смогли присоединиться к поверке изысканий только через два года — после получения необходимых инструментов из столицы. К этому времени съемку уже производили инженеры, командированные от правительства.

Сибирские отделы Географического общества сосредоточились на том, что было в их силах — на возможно более быстром выявлении и обработке имеющихся материалов и коллекций и составлении завершённого свода знаний «о восточной окраине» — «до проведения через нее той будущей жизненной артерии, которая несомненно быстро изменит не только экономическое положение Сибири, но и ее населенность» [24, с. 1027]. В сообщении об открытии новой Забайкальской филиации Приамурского отдела РГО в Чите от 16 июля 1894 г. говорилось, что надо спешить с комплектованием музея, так как постройка железной дороги быстро «сгладит многие этнографические особенности, вызовет кризис многих занятий и заставит скорее отыскивать себе новые источники жизни» [5, л. 18, 21–21 об.]. В читинском музее планировалось устроить отделы природных богатств, населения, промышленности и сельского хозяйства, чтобы их экспонаты могли «служить живой иллюстрацией» того, что уже известно о Забайкальской области.

Тем не менее, несмотря на немалый объем выполняемой работы, сибирские отделы РГО регулярно попадали под жесткую критику печати, обвинявшей их в отсутствии руководящей роли по изучению края, в нехватке инициативы и стремления расширить круг лиц, «работающих на пользу науки». Автор одного из фельетонов («Наши ученые общества», 1886) вспомнил о яркой речи профессора Тимирязева в московском Обществе любителей естествознания, где предназначение общественных научных учреждений виделось в решении трех задач: 1) противодействию крайней специализации знания; 2) привлечении общественной поддержки к науке и 3) распространении знаний через устройство народных читален и пр. В фельетоне утверждалось, что ни одну из названных задач сибирские отделы РГО не выполняют, хотя по своему названию, назначению и традициям именно они должны были «содействовать всестороннему изучению окружающей жизни» [15, с. 2].

Фельетонист этой проправительственной газеты как будто бы не замечал ни явных достижений в деятельности обществ, ни материальных преград, с которыми сталкивались добровольные исследователи Сибири. Изучение огромного края держалось на голом энтузиазме, общественном почине и благотворительности. По словам Д. Головачева, к исследовательским занятиям обращались люди, не чуждые «научных и общественных интересов», учителя, священники, врачи, «случайные люди, попавшие в сибирскую глушь», но результаты их трудов оставались втуне. «Ученые общества, — писал Головачев, — завалены рукописями этих местных исследователей, и они не находят себе места в печати, с одной стороны потому, что на них не обращают должного внимания, с другой — по недостатку средств, которым хронически страдают наши научные учреждения. А, между тем, как много любопытных данных заключается в этих непритязательных исследованиях!» [6, с. 10].

Начало сооружения Сибирской железной дороги как никогда подстегнуло прагматические тенденции в науке. Практические потребности стали быстро заслонять «науку ради науки». Но, вместе с тем, постройка дала толчок и к всестороннему изучению Сибири самыми разными силами — общественными организациями, местными любителями краеведения, частными лицами и компаниями, что не замедлило сказаться на общем уровне знаний о доселе неведомом крае.

Много лет спустя оценку этим революционным переменам дал геолог К.И. Богданович, отметивший: «Мы слишком привыкли к мысли, что главной побудительной силой в развитии наук и искусств всегда служат практические нужды человека; если это справедливо для исторического прошлого, когда толчком к развитию, например, геологии послужило горное дело, а для картографии — нужды мореплавания и т. д., то чем ближе к нашему времени, тем яснее руководящая роль в расширении знаний вечного стремления человеческого разума к познанию сущности вещей. Знание есть цель преподавания и рычаг, которым двигается современная жизнь; практическое приложение вытекает само собою, но оно никогда не было целью науки» [2, с. 261].

Список использованной литературы и источников

1. Библиография: Отчет о деятельности ВСО ИРГО за 1892 г. Иркутск, 1894 // Восточное обозрение. — 1894. — 16 марта.
2. Богданович К. Фердинанд барон фон-Рихтгофен: (некролог) // Известия Имп. Русского географического общества. — 1906. — Т. 42. — Вып. 1.
3. Борзунов В. Ф. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX — нач. XX вв.: дис. ... д-ра ист. наук / В. Ф. Борзунов. — Томск, 1972. — Т. 1–3. — 1853 с.
4. Государственный архив Иркутской области. — Ф. 293. — Оп. 1. — Д. 645.
5. Государственный архив Омской области. — Ф. 86. — Оп. 1. — Д. 29.
6. Головачев Д. Организация местных исследований / Д. Головачев // Восточное обозрение. — 1892. — 20 сент.
7. Дегальцева Е. А. Общественные организации в политической системе российского общества кон. XIX — нач. XX в. [Электронный ресурс] / Е. А. Дегальцева // Актуальные вопросы истории Сибири: Вторые научные чтения памяти профессора А.П. Бородавкина, 6–7 октября 1999 г. — Барнаул, 2000. — С. 322–326. — URL: <http://new.hist.asu.ru/biblio/borod2/68-326.html>.
8. Железнодорожное дело. — СПб., 1890. — № 47.
9. Железнодорожное дело. — СПб., 1901. — № 45–46.
10. К истории постройки Уссурийской железной дороги // Дальний Восток. — 1894. — 14 окт. — С. 1–2.
11. Краткий исторический очерк деятельности Имп. Русского технического общества с его основания по 1 января 1893 г. — СПб., 1893.
12. [М. Г.] Труды Комиссии Имп. Русского технического общества по вопросу о Сибирской железной дороге и вопрос о дальнейших изысканиях и исследованиях в Сибири / В конце текста: М. Г. — СПб., 1891. — 13 с.

13. Н. К. Петербург–Владивосток: Всероссийская великая восточная железная дорога. — М. : Унив. тип. (М.Н. Катков), 1887.
14. Н. К. Петербург–Владивосток: Всероссийская Великая восточная железная дорога // Нива. — 1889. — № 16. — С. 422–423; № 17. — С. 442–444.
15. Наши ученые общества: (фельетон) // Сибирский вестник. — 1886. — 11 сент.
16. Краины России: Сибирь, Туркестан, Кавказ и полярная часть Европейской России / Под ред. П. П. Семенова. — СПб. : Акц. о-во «Брокгауз-Ефрон», 1900. — 295 с.
17. Отчет о деятельности высочайше утвержденного Общества для содействия русской промышленности и торговле с 1867 по 1892 г. // Труды Общества для содействия русской промышленности и торговле. — СПб., 1893. — Ч. 22, отд. II.
18. Положение сибирской печати в железнодорожном вопросе // Сибирская газета. — 1886. — 29 авг.
19. Российский государственный архив военно-морского флота (РГА ВМФ). — Ф. 12. — Оп. 1. — Д. 32.
20. РГА ВМФ. — Ф. 12. — Оп. 1. — Д. 33.
21. РГА ВМФ. — Ф. 23. — Оп. 1. — Д. 17.
22. Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). — Ф. 400. — Оп. 1. — Д. 1110.
23. РГВИА. — Ф. 400. — Оп. 24. — Д. 1165.
24. Семенов П. П. История полувековой деятельности Имп. Русского Географического Общества. 1845–1895 / П. П. Семенов. — Ч. III. — СПб. : Тип. Безобразова, 1896.
25. Сиденснер А. К. О железной дороге в Сибири / А. К. Сиденснер. — СПб., 1884. — 44 с.
26. Сухова Н. Г. Физико-географические исследования Восточной Сибири в XIX в. / Отв. ред. С. В. Обручев. — М.; Л. : Наука, 1964. — 191 с.
27. Труды Комиссии Имп. Русского технического общества по вопросу о железной дороге через всю Сибирь. 1889–1890 гг. По VIII-му отделу Общества. — СПб.: Тип. Бр. Пантелеевых, 1890. — (В томе 42 документа с раздельной пагинацией). — Док. № 41.
28. Труды Общества для содействия русской промышленности и торговле. — 1886. — Ч. 17. — С. 155–198.

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

Kann Sergey Konstantinovich — PhD in Historical Sciences, Senior Researcher, State Public Scientific Technological Library of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, 15, Voskhod Str., 630200, Novosibirsk, e-mail: skann@yandex.ru.

УДК 957.1
ББК 63.3(253)

А.М. КУРЫШОВ

**СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ТРАНСФОРМАЦИИ
В ХОЗЯЙСТВЕ БУРЯТ ПРЕДБАЙКАЛЬЯ
(в контексте миграционных процессов начала XX столетия)**

Рассматривается влияние миграционных процессов на трансформацию традиционного хозяйства западных бурят в начале XX в. Делается вывод о том, что миграционные процессы в начале XX в. были основным фактором изменений бурятского хозяйства.

Ключевые слова: западные буряты, традиционное хозяйство, миграции, Предбайкалье, история экономики.

A.M. KURYSHOV

**SOCIO-ECONOMIC TRANSFORMATIONS
IN THE TRADITIONAL ECONOMY BURYATS
OF CISBAIKALIA
(in the context of migration processes
of the early twentieth century)**

Author analyzes the impact of migration on the transformation of the traditional economy of the western Buryats at the beginning of the XX century. It is concluded that the migration processes in the beginning of the XX century were a major factor in the changes of the Buryat's economy.

Keywords: western Buryats, traditional economy, migration, Cisbaikalia, economic history.

Процессы миграции являются географическими по форме и социально-экономическими — по содержанию, поскольку вызываются, чаще всего (хотя и не всегда) экономическими факторами, а приводят всегда к изменению социально-экономических условий места назначения переселенцев. Если миграции охватывают территории компактного расселения иноэтничного населения, к изменению экономических условий добавляются национальные проблемы. Излишне говорить о актуальности исследования таких миграций и их различных аспектов в прошлом для понимания, анализа и прогноза подобных процессов в настоящем Российского государства. Мы остановимся лишь на одном из аспектов — влиянии миграций начала XX в. на традиционное хозяйство бурят Предбайкалья.

В начале XX в. в России в связи с обострением в европейской ее части аграрного вопроса (заклучавшегося, главным образом, в прогрессирующем малоземелье крестьян) начался самый масштабный со времен