

4. Белорусская Народная Республика – Краткая история Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа: history-belarus.by/pages/terms/bnr.php. – Дата доступа: 04.03.2017.

5. Слуцкая, В.Н. Провозглашение и дипломатическая деятельность Белорусской Народной Республики в 1918–1925 гг. / В.Н. Слуцкая [Электронный ресурс]. – Режим доступа: elib.bsu.by/bitstream/.../slutskaya_Sbornik9_tom1.pdf. – Дата доступа: 03.03.2017.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ФАКТОР В РЕВОЛЮЦИОННЫХ СОБЫТИЯХ 1917 ГОДА

Харламова Ю.А.

г. Москва, МГУ

Русский историк и социолог В.О. Ключевский писал: «Когда исчезает из глаз тропа, по которой мы шли, прежде всего, мы оглядываемся назад, чтобы по направлению пройденного угадать, куда идти дальше» [7, с. 123]. Взгляд в прошлое, анализ и оценка исторического опыта в поисках ответов на возникающие вопросы – достаточно верный методологический подход, поскольку то, что выдержало испытание временем и создало необходимые предпосылки для выхода из сложных ситуаций, должно получить продолжение, конечно, с учетом новых условий и новых ожиданий.

Интеграция истории и политологии в условиях современного глобального социального кризиса, распада прежних общественных связей и институтов особенно стимулирует интерес к преемственности, неразрывности исторического и социально-политического процесса, поиску определенных универсальных смыслов и ментальных составляющих, которые двигают людьми в выборе оптимального обустройства жизни, в том числе и в политической сфере.

Применение исторического подхода к анализу политической роли российского железнодорожного комплекса оправдывает и то, что он превратился в «часть бытия человека». История культуры человека, общества будет неполной без транспортной составляющей. Кроме того, железнодорожный транспорт, являясь одним из величайших изобретений человечества, оказывал определяющее воздействие на развитие не только российской, но и общемировой цивилизации на протяжении XIX и XX веков.

Железнодорожный комплекс был и остается важнейшей техно-общественной инфраструктурой российского государства, входящей в число приоритетных в процессах обеспечения жизнедеятельности населения. Он не только выполнял и выполняет системообразующую хозяйственную функцию, но и охватывает большую часть России через профессиональную сеть и территорию деятельности железнодорожной инфраструктуры. Сложившись в зависимости от природной среды, культуры данного общества и доступности ресурсов, большие технические системы, в свою очередь, становятся матрицами, на которых воспроизводится данное общество. Они соединяют народ буквально – своими технологическими сетями, например, единая сеть железных дорог, сеть жилищно-коммунального хозяйства или единая энергетическая сеть, а «объективно присущая производственной среде России коммунальность, обусловленная данными нам природно-географическими и геополитическими условиями, возрастает и вызывает к жизни определенные технологии, как инженерные, так и институциональные, а так-же задает способы организации государственной жизни» [6, с. 230].

Данное положение в свое время признавал даже С.Ю. Витте, который отстаивал, прежде всего, частные принципы в организации хозяйственной жизни Российской империи. Он утверждал: «Казенная эксплуатация русских железных дорог принципиально желательна... железные дороги в руках правительства бессловного царя не могут, и никогда окончательно не будут служить орудием сословных или имущественных привилегий, сознательного поддержания или водворения имущественного неравенства, - одним словом, они могут служить лишь интересам русского народа» [3, с. 52]. Железнодорожный комплекс российского государства всегда имел коммунальный характер, т.е. требовал коллективных усилий и общих правил для своего использования, был основан на общей (государственной) собственности и едином централизованном управлении. Железнодорожный комплекс России – это особая самостоятельная субкультура со своими традициями, лексикой, укладом и даже профессиональной этикой.

Появление железнодорожных коммуникаций как важного элемента модернизационных изменений и стержня развития многих отраслей экономики страны способствовали сохранению культурного ядра России, а именно: коллективизма, соборности, синтеза

различных типов жизни, мягкого поглощения нерусских пространств. В сложных модернизационных экономических и социально-политических процессах, когда часто вставала дилемма между жизненной потребностью в модернизации и одновременно – в сохранении культурной исторической связи, развитие железнодорожного комплекса под патронажем государства наиболее полно соответствовало принципам коллективной, соборной (совместной) идеологии.

В архетипе русского народа пространство как социокультурный феномен и желание его преодоления занимали и занимают одно из ведущих мест. Связанная с природой инстинктивная тяга к коллективизму, у русских получила культурное, даже священное, обоснование в православии, на основе чего и возникла особая российская цивилизация, которая была открыта всему народу. Поэтому, на наш взгляд, он и освоил (в том числе в транспортном отношении) землю до Тихого океана, в отличие от западной цивилизации, которая, благодаря мягкому климату и компактному расселению, имела гораздо меньшие транспортные издержки и энергозатраты, чем российская. Климат России обуславливал и обуславливает в 1,5–2 раза повышенную энергоемкость промышленных производств и самого жизнеобеспечения, что сразу же, вместе с протяженными сухопутными и морскими пространственно-ледово-транспортными условиями, дает широкие возможности для спекуляции на нерентабельности (в европонимании) российских производств и самой российской жизни. Однако нация имеет право на историческое бытие, если она может себя прокормить и сохранить как историческую целостность, что на протяжении более тысячи лет и демонстрировал русский этнос.

Железнодорожный фактор проявил себя в качестве действенного политического инструмента в революционных событиях 1917 г. Исследователь В.И. Старцев [15], рассматривая обстоятельства, предопределившие относительную легкость свержения царской власти в феврале 1917 г., убедительно доказал, что в момент кризиса Государственная Дума сумела перехватить рычаги государственного управления, во многом благодаря использованию телеграфной сети МПС. Именно контроль над аппаратом МПС позволил Временному комитету Государственной Думы сразу быть в курсе всех передвижений грузов и войск.

Кроме того, центральный телеграф МПС связывал новую власть со всей страной. По нему рассылались важнейшие распоряжения Временного комитета Государственной Думы, контролировалось движение императорских поездов, эшелонов с войсками, подавались распоряжения на доставку продовольствия в столицу. Знаковым событием является то, что в типографии министерства был напечатан акт об отречении Николая II от престола и Манифест великого князя Михаила Александровича о его отказе принять верховную власть, манифест Временного правительства.

Именно, железнодорожники не пропустили в Петроград верные императору Николаю II отряды под командованием генерала от инфантерии Н.И. Иванова. Между Гатчиной и Семрино им удалось заблокировать движение. Таким образом, данные события во многом предопределили падение власти династии Романовых.

Профсоюз железнодорожников (Викжель) был активным социальным агентом в событиях октября 1917 года. Первый серьезный кризис в послеоктябрьском правительстве был вызван не наступлением войск Краснова и Керенского на Петроград, не противодействием влиятельных еще на тот момент политических партий, а так называемым ультиматумом Викжеля. Избранный Всероссийским учредительным съездом железнодорожников Всероссийский исполнительный комитет профсоюза железнодорожников (Викжель) принимал активное участие в политической борьбе за власть при подготовке Октябрьской революции и сразу после ее победы. Представительная, влиятельная, достаточно многочисленная, одна из наиболее образованных профессиональных социальных групп – железнодорожники, являлись на тот момент активным политическим субъектом, который обладал существенным политическим весом, уверенно позиционировал себя во властном пространстве и в процессе принятия важных политических решений.

Данные исторические обстоятельства в свою пользу попытались использовать представители эсеро-меньшевистских партий, которые вошли в руководство Викжеля и в виде политического вызова правящей большевистской партии потребовали создать правительство из представителей всех, действовавших на тот момент, социалистических партий, убрав из него В.И. Ленина и Л.Д. Троцкого. Радикальный лидер большевиков Л.Д. Троцкий незамедлительно дал оценку этим событиям, отметив, что «вся эта мещанская сво-

лочь, что сейчас не в состоянии встать ни на ту, ни на другую сторону, когда узнает, что наша власть сильна, будет с нами, в том числе и Викжель... Мелкобуржуазная масса ищет силы, которой она должна подчиниться. Кто не понимает этого – тот не понимает ничего в мире, еще меньше – в государственном аппарате» [17, с. 121]. Однако одним из средств выхода из этого кризиса был вынужденный переход большевиков к коалиционной стратегии, закладывающей возможность совершенно особых измерений политического процесса в стране.

Политические лидеры Викжеля отказались признать правомочность съезда Советов и Совнаркома, но так и не смогли привести в действие угрозу всеобщей забастовки. Это позволяет говорить о коалиционном звучании политики, а также о железнодорожниках как о субъекте политики с высоким уровнем самосознания. В конечном итоге власть осталась у большевиков, которые вооружились важным политическим опытом в социальных процессах взаимодействия с железнодорожниками, что, впоследствии, сыграло немаловажную роль в политике национализации всего железнодорожного хозяйства страны. Очевидным становится и то, что не случайно в числе руководителей железнодорожным ведомством той эпохи оказались известные большевистские политические лидеры, а именно: Л.Д. Троцкий, Ф.Э. Дзержинский, Л.М. Каганович. Их деятельность вышла за пределы осуществления транспортной политики в советском государстве, однако ее важность подчеркивалась и учитывалась ими в реальных политических процессах, непосредственными участниками которых они являлись.

Роль железнодорожных коммуникаций достаточно концептуально была оценена именно В.И. Лениным как создателем Страны Советов, предложившим к тому же новую, обогащенную идеями русского анархизма теорию государства. В.И. Ленин являлся родоначальником теории империализма (глобализации) с обдуманно им процессами и возможностями преодоления свободного капиталистического рынка при безраздельном господстве мирового финансового капитала.

В.И. Ленин одним из первых указал на политические аспекты неравномерного международного экономического развития и значения, которое приобрели железные дороги в этих процессах. В работе «Империализм как высшая стадия капитализма» применительно к железнодорожному транспорту он отмечал: «Возможность вывоза

капитала создается тем, что ряд отсталых стран втянут уже в оборот мирового капитализма, проведены или начаты главные линии железных дорог, обеспечены элементарные условия развития промышленности...» [8, с. 360]. Позднее, в предисловии к французскому и немецкому изданиям этой работы, В.И. Ленин дополнил: «Постройка железных дорог кажется простым, естественным... предприятием... На деле капиталистические нити, тысячами сетей связывающие эти предприятия с частной собственностью на средства производства, вообще превратили эту постройку в орудие угнетения миллиарда людей (колонии плюс полуколонии)» [8, с. 304-305]. Подтверждение указанной позиции содержится и в иностранном издании, подробно рассматривающем сущность политики железнодорожного империализма по всему миру, включая Россию [21]. Прямым следствием проявления империалистической политики в конце XIX–начале XX века явилось то, что металлургическая промышленность стала играть большую роль во внешней политике государств и диктовать свою волю королям и президентам. Согласимся, что к началу XX столетия можно было считать аксиомой, что «когда происходило столкновение между интересами металлургической промышленности и интересами других отраслей национальной индустрии, победа всегда оставалась за стальными королями». [9, с. xiii]

В крайне тяжелой обстановке переходного периода от одного типа хозяйствования к другому, проводящейся национализации, ликвидации военной разрухи, когда многие процессы значительно усложнились, а вызовы требовали своевременных ответов руководителей страны и управленческого аппарата железнодорожного комплекса, были найдены и проведены своевременные и правильные организационно-технические мероприятия, позволившие в дальнейшем решать масштабные национально-политические задачи. Тревога за состояние железнодорожного транспорта вышла за пределы транспортного ведомства и стала предметом повседневного обсуждения государственных и общественных органов.

Адекватная социально-политическая роль железнодорожного комплекса в виде объективных потребностей общества, которые аккумулировались советским руководством и оказывались во многом национальными интересами большинства, активно начала проявляться после гражданской войны, а ее правильность определил итог Второй мировой войны.

Железнодорожный транспорт, бурный рост которого в XIX веке был вызван расцветом промышленности и торговли, совместно с созданием качественно новых средств вооруженной борьбы, произвел подлинную революцию в военном деле, на практике обеспечил возможность создания, снабжения и управления многомиллионными армиями, которые нередко выступали важнейшими акторами мировых политических процессов.

Возможность быстро осуществить мобилизацию, неожиданно для противника сосредоточить в нужном районе значительную группировку войск, организовать ее надежное материальное обеспечение, эвакуацию раненых, доставку пополнения, и тем самым, существенно уменьшить зависимость армии от особенностей театра военных действий со второй половины XIX века превратила российские железные дороги в фактор стратегического значения. Быстрота, надежность и относительно невысокие по сравнению с другими видами транспорта затраты, огромное влияние, которое железнодорожный транспорт оказывал на сроки мобилизации и сосредоточения вооруженных сил, их материально-техническое обеспечение, позволили увидеть в нем «орудие войны, ... новый и притом незаменимый род оружия против неприятеля» [10, с. 5]. К трем факторам, а именно армии, флоту и развитой системе крепостей, которые обеспечивали оборонный потенциал государства, прибавился четвертый – железные дороги.

Железнодорожная инфраструктура с середины XIX до середины XX веков были индикатором уровня военно-стратегического развития государств и их внешнеполитического могущества, что подтверждается рядом исследований [19; 18; 20]. К примеру, всевозможные проблемы вокруг Трансперсидской магистрали являлись ярким барометром англо-российских отношений в начале XX века [18, р. 136]. При осуществлении анализа политических процессов, которые привели к революционным событиям в России в 1917 г. и оценки степени влияния железнодорожного фактора на их ход целесообразно обратиться к историческому опыту Первой мировой войны.

Приходится констатировать, что царская Россия вступила в эту войну неподготовленной в транспортном отношении, именно состояние и работа железнодорожного транспорта были одним из слабых звеньев в военно-стратегической компоненте государства.

Отсталость транспортной системы значительно осложнила обстановку на фронтах для русской армии и вызвала крупные сбои в экономике страны, вынужденной перестраиваться на военный лад. Так, северо-западное и юго-западное направления, где России противостояли Германия и Австро-Венгрия, имели соответственно 17 и 8 сквозных железнодорожных линий, способных пропускать к российской границе 812 поездов ежедневно. Тогда как российские возможности в этих направлениях ограничивались 7 железными дорогами с максимальной пропускной способностью 167 поездов в сутки. [1, с.158] В 1914 году к российской границе подходили 32 железнодорожные линии, в том числе 14 двухпутных, тогда как из России к ней вели только 13 линий, из которых лишь 8 были двухпутными. Железные дороги за пределами территории военных действий также были слабо развиты [16, с. 197]. Таким образом, провозные и пропускные способности железных дорог Российской империи на европейском театре военных действий были гораздо ниже транспортных возможностей противника. Это преимущество позволило противнику сосредоточить свои войска на границе через 13-15 дней после начала мобилизации. России для этого потребовалось в два раза больше времени. Кроме того, более развитая сеть железных дорог, созданная в предвоенный период в Германии, признается большинством специалистов в качестве одной из главных причин (наряду с фактором тяжелой артиллерии) успехов немецких армий в периоды крупных сражений.

Кроме того, накануне боевых действий генеральный штаб допустил ряд серьезных просчетов в организации железнодорожных войск. В начале военных действий проявилась острая нехватка железнодорожных батальонов. Отрицательное воздействие оказала борьба главного штаба и главного инженерного управления за право иметь в своем ведении железнодорожные войска [14, с. 233]. Военным командованием не был также предусмотрен порядок действия железнодорожных войск в случае отступления русских армий и не было проведено заграждение магистралей на направлениях отхода войск.

Ситуацию усугубляли и причины объективного характера, связанные с направлениями строительства железнодорожной сети в 60-70-х гг. XIX века. Так, с запада к Волге подходило десять железных дорог, с востока – всего четыре, центральные губернии соеди-

нялись с Уралом и Сибирью только двумя мостами через Волгу. К Архангельску, северному порту страны, от Вологды шла железная дорога узкой колеи. С незамерзающей Мурманской бухтой железнодорожной связи не существовало, впоследствии именно Первая мировая война подтолкнула царское правительство к решению этой задачи, что позволило получить надежный выход к незамерзающим бухтам Баренцева моря, к Северному Ледовитому океану. Важно отметить то, что эксплуатация дорог, построенных еще в XIX веке, была связана с их изношенностью и необходимостью обновления всего путевого хозяйства. Техническое оснащение практически всех железных дорог империи было слабым. Длина грузового поезда составляла всего 80 осей, средний вес – 573 тонны [4, с. 80], что существенно отставало от европейских показателей. Кроме того, по настоянию Антанты для быстрее доставки грузов в России снижали веса поездов, что ещё более увеличивало интенсивность эксплуатации паровозов и локомотивных бригад.

Анализ провала воинских перевозок в Первой мировой войне также показал, что главной причиной железнодорожного кризиса в этот период явилась неспособность военно-бюрократического монархического режима организовать управление и взаимодействие всех железнодорожных подразделений [12]. Военные события показали слабость отечественного транспортного машиностроения, отраслей национального хозяйства, которые не могли обеспечить возросшие потребности в вагонах, рельсах, средствах связи и в другом оборудовании. России приходилось закупать очень многое, от вооружения и паровозов до лопат и мешков. Зависимость от зарубежных поставок, от зарубежных кредитов в годы Первой мировой войны выявилась с полной очевидностью и стала приобретать необратимый, фатальный характер. Николай II и Временное правительство шли на новые уступки союзникам, зависели от них в финансовом и материально-техническом отношении.

В свое время в записке к Николаю II от 1914 г. (до начала Первой мировой войны) статс-секретарь, министр внутренних дел, активный член Государственного совета П.Н. Дурново предупреждал, что «жизненные интересы России и Германии нигде не сталкиваются..», «в области экономических интересов русские пользы и нужды не противоречат германским..», «борьба между

Россией и Германией глубоко нежелательна для обеих сторон, как сводящая к ослаблению монархического начала...», «Россия будет ввергнута в беспросветную анархию, исход которой трудно предвидеть». В этой же записке он обращал внимание и на то, что «сеть стратегических железных дорог недостаточна, и железные дороги обладают подвижным составом, быть может, достаточным для нормального движения, но несоответствующим тем колоссальным требованиям, которые будут предъявлены к нам в случае европейской войны. Наконец не следует упускать из вида, что в предстоящей войне будут бороться наиболее культурные, технически развитые нации. Всякая война неизменно сопровождалась доселе новым словом в области военной техники, а техническая отсталость нашей промышленности не создает благоприятных условий для усвоения нами новых изобретений» [5]. Разумные доводы этого государственного деятеля не были услышаны теми, кто принимал важные политические решения.

Провальной можно считать и кадровую политику, связанную с деятельностью железнодорожного ведомства. Находившийся на посту министра путей сообщения с 1909 г. С.В. Рухлов в октябре 1915 г. был уволен, фактически, за развал военно-транспортной логистики. Однако последствия его руководства ещё долго сказывались. Заместитель наркома путей сообщения РСФСР В.В. Фомин в 1922 г. справедливо отмечал: «Рухловская политика в области подбора личного состава из тогдашних черносотенных организаций довершила ту чудовищную узость и близорукость подхода, которую культивировало царское правительство в области транспорта». В этой связи любопытно будет обратиться к личности другого руководителя железнодорожного ведомства, который эффективно руководил им до С.В. Рухлова – М.И. Хилкова. Вот, например, что писала во время Русско-Японской войны 1905-1907 гг. о нем ан-глийская газета «Таймс»: «...князь М.И. Хилков является для Япо-нии более опасным противником, чем военный министр А.Н. Куро-паткин. Он знает что делать, а самое главное – как делать. При нем Сибирская магистраль стала работать очень эффективно, а ее слу-жащие демонстрируют высокий профессионализм. Если и есть че-ловек в России, способный более чем кто-либо другой помочь своей стране избежать военной катастрофы, то это именно князь Хил-ков...». Кстати сказать, с началом революции 1905 г. на железных

дорогах начались забастовки, и Хилкова под этим предлогом отправили в отставку. Оставшись не у дел, он скончался в марте 1909 г. в Петербурге. После С.В. Рухлова, ушедшего со своего поста, до осени 1917 г. в этой должности побывало шесть человек, четверо из которых входили в разные составы Временного правительства.

Итак, в качестве итога отметим, что бедная железнодорожная сеть, недостаточное количество подвижного состава, отсутствие рокадных линий и выгрузочных платформ ограничивали маневренность войск, существенно снижали боевую мощь вооруженных сил и крайне осложняли обеспечение войск, чем в значительной мере был обусловлен целый ряд поражений русской армии. В условиях войны перестройка такой огромной технической системы как российский железнодорожный комплекс представлялась слишком затруднительной и практически невозможной. В случае успешной организации работы и создания железнодорожных магистралей многие негативные последствия, связанные с военными действиями, на наш взгляд, удалось бы значительно сгладить, прежде всего, в плане снижения человеческих потерь с русской стороны.

В свое время, анализируя результаты Первой мировой войны, В.П. Семенов–Тян-Шанский отмечал: «Последняя европейская война, приобретшая мировой характер, поставила, несомненно, на очередь вопрос о сети мировых путей в ближайшем будущем. Это один из животрепещущих вопросов политической географии» [11, с. 191]. Исследуя основы империалистической политики, современник В.П. Семенова-Тян-Шанского большевик М.П. Павлович [9] пришел к схожим выводам относительно причин Первой мировой войны. Он доказал прямую зависимость между ростом и усилением значения металлургической промышленности в мировых экономических процессах и причинами Первой мировой войны. К данному выводу он пришел на основе анализа политической борьбы за Трансперсидский путь, трансфриканские магистрали, а также за Панамский канал между империалистическими державами тогдашней эпохи (Россией, Англией, Францией, Германией, США).

В итоге можно отметить, что те противоречия, которые не были сняты между мировыми державами в ходе Первой мировой войны, потребовали разрешения во Второй мировой. Первая война закончилась для России революцией, разрухой, гражданской войной,

вторая – сокрушительной победой над противником и утверждением авторитета советской власти на мировой политической арене.

Использованная литература

1. Алексеева И.В., Зеленов Е.И., Якунин В.И. Геополитика в России. Между Востоком и Западом (конец XVIII – начало XX в.). – СПб.: С-Петербург. ун-та, 2001.
2. Верт А. Россия в войне 1941–1945. – М.: Политиздат, 1967.
3. Витте С.Ю. Воспоминания: в 3 т. / С.Ю. Витте. – М.: Соцэкгиз, 1960. Т. 1.
4. Железнодорожная армия с 1851 по 1941 год: Материалы к истории железнодорожных войск Советской Армии. – М.: Воениздат, 1957.
5. Записка Петра Николаевича Дурново Николаю II //URL: http://znatech.ru/proekty/geoekonomika/zapiska_petra_nikolaevicha_durново_nikolayu_ii/
6. Кирдина С.Г. Институциональные матрицы и развитие России. – Новосибирск: ИЭиОПП СО РАН, 2001.
7. Ключевский В.О. Сочинения: В 9 т. – Т. IX. – М.: Мысль, 1990.
8. Ленин В.И. Полн. собр. соч. Т. 27.
9. Павлович М.П. Империализм и борьба за великие железнодорожные и морские пути будущего. (К вопросу о причинах мировой войны). – М.: Книгоиздательство «Коммунист», 1919.
10. Рыкачев В. Железные дороги – новый вид оружия против неприятеля. – Харбин, 1909.
11. Семенов-Тянь-Шанский В.П. Район и страна. – М. –Л., 1928.
12. Сидоров А.Л. Железнодорожный транспорт России в Первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране // Исторические записки. Т. 26. – М.: Наука, 1948.
13. Сотников Е.А. Железные дороги мира из XIX в XXI век. – М.: Транспорт, 1993.
14. Старостенков Н.В. Железнодорожные войска России. На службе Российской империи: 1851-1917. / Под ред. Г.И. Когатько. – М.: Евросервис – СВ, 2001.
15. Старцев В.И. 27 февраля 1917. – М.: Молодая гвардия, 1984.
16. Транспортные коммуникации Российской империи в годы Первой мировой войны: материалы круглого стола, 28 января

2014 г. / Составители А.С. Сенин, Л.Д. Шаповалова. – М.: СПб.: Нестор-История, 2014.

17. Троцкий Л.Д. Сталинская школа фальсификаций // Вопросы истории, 1989. – №10.

18. Fisher J. Lord Curzon and British strategic railways in Central Asia before, during and after the First World War // Neilson K., Otte T. Railways and International Politics: Paths of Empire, 1848-1945. – Raitledge, 2006.

19. Heywood A. Railway development and military strategy in late imperial Russia // Neilson K., Otte T. Railways and International Politics: Paths of Empire, 1848-1945. – Raitledge, 2006.

20 Railway Imperialism / Ed. Clarence B. Davis, Kenneth E. Wilburn. – N.Y.: Greenwood Press, 1991.

СПОР О ЗАКОНОМЕРНОСТИ ОКтябрьСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ ЕЩЕ НЕ ЗАКОНЧЕН

Шибалко В.В., Александренков Ю.В.

Минск, БНТУ

Великая Октябрьская Социалистическая революция – новая эра в истории человечества, поворот мировой истории, важнейшие события XX века. Великая Октябрьская Социалистическая революция – зигзаг истории, случайность, большевистский заговор, верхушечный переворот. И, наконец, Великая Октябрьская Социалистическая революция – трагическая ошибка XX века. Такими эпитетами характеризуется вот уже 100 лет революция 1917 г. Эти утверждения друзей и недругов, дискуссии ученых и лжеученых, развернувшиеся спор вокруг этого исторического события сами по себе говорят о его значимости в политической истории XX века. Сегодня, когда многими переосмысливается наше прошлое, обсуждается будущее, с особой остротой говорится об октябрьских событиях 1917 г.

В большом количестве литературы об этом времени можно найти несколько концептуальных оценок. Одни авторы прославляют Октябрьскую революцию как историческую веху на пути освобождения человечества, считают октябрь 1917 года неизбежным итогом развития капитализма, началом его гибели и победы коммунизма во всемирном масштабе. Другие проклинают как преступление и катастрофу.