

УДК 94(571.1):[325:36]1906/1916

К ВОПРОСУ РЕАЛИЗАЦИИ И ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОЦЕССА ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ПЕРЕСЕЛЕНЦЕВ В СИБИРЬ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

(на примере Томской губернии)

А. Ю. Карпинец

TO THE QUESTION OF REALIZATION AND FINANCIAL MAINTENANCE OF THE PROCESS OF MOVING SETTLERS TO SIBERIA IN THE EARLY XXth CENTURY

(the example of Tomsk province)

A. Yu. Karpinets

В статье определяются проблемы и выявляются особенности реализации и финансового обеспечения процесса перемещения переселенцев в Сибирь в годы проведения Столыпинской аграрной реформы на примере Томской губернии, анализируется структура расходов Государственного бюджета на перевозку крестьян в Сибирь, отражаются оценки современников и исследователей вопроса.

Ключевые слова: колонизация Сибири, государственная политика, перемещение населения, финансовое обеспечение процесса.

In the article problems and features of realization and financial maintenance of the process of resettlement to Siberia in 1906 – 1916 on the example of Tomsk province and the structure of expenses of the state budget on transportation of peasants to Siberia are analyzed, estimations of contemporaries and researchers of a question are reflected.

Keywords: colonization of Siberia, state policy, resettlement of the population, privileges to immigrants.

Эксперты отмечают, что современная Россия нуждается в общенародной идее, которая бы сплотила российскую нацию и нацелила общество на развитие его потенциала. В XX веке одной из подобного рода идей была реализация проектов по колонизации восточных пространств страны, вследствие чего осуществлялось комплексное освоение территории государства. В частности, в период премьерства Петра Аркадьевича Столыпина получила развитие аграрная колонизация Азиатской России, в советский период – индустриальная. Осуществление мероприятий по активному заселению и хозяйственному обустройству восточных территорий России и в том и в другом случае являлось неким объединяющим началом, концентрирующим в себе порой разноречивые интересы личности, общества и государственной власти. Определение и объединение обозначенных интересов и стремлений, собственно, и призвано служить динамичному и эффективному развитию нации. Вследствие этого, безусловно, всестороннего изучения и глубокой разработки требует исторический опыт проведения в России масштабных преобразований, направленных на решение общенациональных задач.

Одной из таковых стала аграрная реформа, осуществлённая под руководством Председателя Совета министров России П. А. Столыпина. Одним из принципиальных направлений реформы была переселенческая (колонизационная) политика. Российское правительство в начале XX века было вынуждено решать острейшую проблему перенаселённости деревни европейской части России, поскольку «избыточность рук» в деревне порождала очевидный «земельный голод» и, как следствие, – целый ряд проблем как социально-экономического, так и политического плана. Соответственно, вставала необходимость направить

крестьянские массы в те регионы, которые остро нуждались в заселении – Сибирь и Северный Кавказ. Таким образом, проведением активной переселенческой политики гарантировалось решение сразу нескольких актуальных общегосударственных задач. В рамках исполнения колонизационного проекта начала XX века правительство выделяло переселенцам льготные кредиты, финансировало их переезд до места водворения и первоначальное и последующее обустройство на новом месте, способствовало развитию социальной и хозяйственной инфраструктуры в заселяемых местностях.

Исследуя вопрос перемещения переселенцев в Сибирь, следует отметить, что оно осуществлялось всеми видами транспорта, однако особую роль в этом процессе сыграли железнодорожные перевозки. В конце XIX – начале XX века было осуществлено строительство Сибирской железной дороги. Стоимость её постройки составила 384 млн 605 тыс. руб., причём подавляющая часть суммы (371 млн 278 тыс. руб.) была израсходована исключительно на прокладку дороги, остальные (11 млн 327 тыс. руб.) – на «вспомогательные предприятия, связанные с постройкой», как то: геологические и почвенно-ботанические исследования, учреждение телеграфной службы, специальных складов сельскохозяйственных машин и орудий; на отвод переселенческих участков и их обустройство [1, с. 528 – 529] и т. д., то есть, по сути дела на реализацию колонизационных мероприятий в районах, прилегающих к железной дороге.

Строительство и ввод в эксплуатацию Транссибирской железнодорожной магистрали способствовало началу качественно нового этапа хозяйственного освоения региона. В частности, прокладка дороги значительно облегчила передвижение переселенцев в

Сибирь [3, с. 14]. Активизация колонизационной политики с 1906 г. способствовала значительному увеличению количества переселенцев за Урал в целом и на территорию Томской губернии, включавшей наиболее плодородные земли в особенности. Томская губерния в 1906 – 1909 гг. принимала до 50 % от общего числа переселенцев, следующих за Урал [7, ф. 239, оп. 1, д. 24, л. 1]. В связи с указанным обстоятельством, правительство осуществляет экстренные меры по организации и улучшению качества перевозки крестьянских масс. С 1907 по 1910 гг. ежегодно созывалось межведомственное совещание по решению проблем перемещения переселенцев, которое последовательно предприняло ряд мер по улучшению перевозки крестьян.

В частности, начиная с 1908 г., ежегодно: в весенние месяцы (во время усиленного движения переселенцев) устанавливался план срочной железнодорожной перевозки крестьянских масс, распределяющий их отправку по двухнедельным очередям; в период с 15 февраля по 20 июня на железнодорожных линиях, находящихся в районе наибольшего переселенческого движения, вводились специальные поезда, следующие по определённом расписанию и согласованные друг с другом в узловых пунктах; подвижной состав поездов формировался в пределах Самаро-Златоустовской и Сибирской железных дорог, по возможности, из специальных «переселенческих» вагонов пассажирского типа; переселенческие поезда, по возможности, сопровождалась санитарными вагонами; также были обеспечены медицинское и продовольственное обслуживание переселенцев в пути (как бесплатно, так и на льготных основаниях) [11].

Государственное содействие в финансовом обеспечении переселенцев при их переезде до места водворения подразделялось на несколько видов: во-первых, практиковался льготный проезд по Сибирской железной дороге, во-вторых, осуществлялось продовольственное и медицинское обслуживание переселенцев в пути и в целом организация их передвижения по железной дороге и водным путём, в-третьих, «путевые» ссуды и безвозвратные пособия на переезд до места водворения.

Характеризуя особенности льготного проезда переселенцев по железной дороге, следует отметить, что, согласно ст. 23 «Правил о переселении на казенные земли», «перевозка сих лиц по железным дорогам, до места назначения, а равно передвижение по этим дорогам в оба конца ходоков, отправляемых переселенцами из своей среды, производятся по особому устанавливаемому для них Министерством финансов пониженному тарифу» [14, ст. 23]. Согласно Положению Совета министров от 10 марта 1906 г. «О порядке применения закона 6 июня 1904 года», устанавливался размер тарифа стоимостью детского билета или $\frac{1}{4}$ цены билета на проезд поездом III класса [2, с. 39]. Например, проезд от Орла до Томска средней переселенческой семьи стоил 47 руб. 80 коп., а по «переселенческому тарифу» – 14 руб. 70 коп. Следует указать, что дети до 10 лет перевозились бесплатно. По льготному тарифу перевозилось также имущество переселенцев. Сообразно указанному Положению, прак-

тиковалась выдача неимущим переселенцам свидетельств на бесплатный проезд, но лишь в тех случаях, когда «переселение признавалось целесообразным в видах правительства» [16, с. 180]. Всего с 1 апреля 1907 г. по 20 июня 1908 г. было выдано около 50 тыс. удостоверений на бесплатный проезд, за что железным дорогам и пароходным компаниям было уплачено Переселенческим управлением свыше 350 тыс. руб. [19].

В соответствии с третьим пунктом Положения Совета министров «О порядке применения закона 6 июня 1904 года», главному управляющему землеустройством и земледелием предоставлялось право приостанавливать выдачу свидетельств на льготный проезд ходоков и переселенцев в те районы, где обнаружится недостаток свободных переселенческих участков [18, с. 73]. В 1908 г. данное право главному управляющему было существенно расширено. В частности, он мог приостанавливать выдачу свидетельств на льготный проезд не только в те районы, где обнаружится недостаток свободных участков, но и, независимо от этого, исключительно в силу «признанной им для любого района необходимости» [6, с. 24]. Стоит отметить, что правительство соответствующим образом стремилось регулировать переселенческое движение, направляя его в границы тех территорий, которые не пользовались популярностью у переселенцев.

Следует указать, что переселенцы зачастую «не поддавались на провокацию», поскольку сами «были не лыком шиты». Так, часть крестьян регистрировались едущими на Дальний Восток, на самом деле не имели соответствующего намерения. Получив право на бесплатный проезд, который полагался переселенцам в отдалённый край, они оседали на территории той же Томской губернии. Причём в обществе было широко распространено мнение о том, что правительство обязано предоставить переселенцам в пути всевозможные льготы, как то – бесплатное продовольствие, медицинское обслуживание и т. д. Крестьянская беднота в период 1907 – 1909 гг., надеясь на всякого рода правительственное содействие, зачастую, на свой страх и риск, без каких-либо существенных экономических оснований прочного хозяйственного устройства на месте водворения, прибывала в Сибирь, способствуя здесь становлению и развитию того же малоземелья и неурейства, как и в месте выбытия. Поэтому вполне естественным следует признать стремление правительства предотвратить наплыв экономически несостоятельных переселенцев, стремившихся действовать по принципу: «лишь бы вырваться, а там посмотрим...», а критику советскими исследователями столыпинского правительства за недостаточность ассигнований и плохую организацию перевозки переселенцев следует во многом признать как идеологический акт сочувствия беднейшему крестьянству.

В период 1906 – 1911 гг. организация железнодорожной перевозки переселенцев ежегодно совершенствовалась. Хрестоматийный факт того, что Государственная дума III созыва приняла постановление о необходимости замены вагонов-теплушек на более

качественные специальные вагоны, что должно было произойти, по мнению авторов законопроекта, в течение трех лет. На реализацию закона была выделена достаточно существенная сумма – около 50 млн руб. Был сконструирован специальный «переселенческий вагон», характеристики конструкции которого неоднократно улучшались. Если поначалу в обычных товарных вагонах просто выделялось место для инвентаря и скота, то с 1908 г. в вагонах предусматривалось водяное отопление, санузел, места для приготовления пищи. Кроме них, существовали особые санитарные поезда, находившиеся в ведении специальной переселенческой медицинской службы, финансировавшейся по смете Переселенческого управления.

Рассматривая вопрос продовольственного и медицинского обслуживания переселенцев во время передвижения, необходимо указать, что инфраструктура переселенческих маршрутов включала в себя жилые бараки вдоль линий ж/д, столовые, стационарные пункты и т. д., причём многие из них обслуживали не только переселенцев, но и местных жителей [10]. С 1906 г. в пределах железнодорожных путей и водных артерий расширяется сеть переселенческих пунктов, подразделявшихся на остановочные, продовольственные, фельдшерские и врачебные, улучшается качество их оборудования. Всего с 1906 по 1910 гг. было учреждено 33 подобного рода пункта на Западном и 23 на Восточном районе передвижения. За указанный период на содержание пунктов в районах передвижения переселенцев было израсходовано более 3 млн руб. [11, с. 25 – 27]. Количество переселенцев в 1907/1909 гг. было настолько большим, что помещения этих пунктов, в силу ограниченности своих размеров, не могли вместить всех желающих. Переселенческое управление подвергалось за это справедливой критике, но предпринимало попытки выхода из создавшейся ситуации. Например, для временного пребывания переселенцев управлением спешно строились бараки, нанимались временные помещения и т. п. Общую неустроенность пунктов, располагавшихся по пути следования переселенцев, в 1906 – 1908 гг. признавали сами официальные лица. Так, заведующий переселением и землеустройством в Томском районе В. П. Михайлов в отчёте писал: «...были нередки случаи, когда переселенцы располагались под открытым небом. Теснота и духота в бараках действительно были ужасные» [7, ф. 239, оп. 1, д. 24, л. 43 об.].

С 1910 – 1911 гг. острота проблемы железнодорожной перевозки переселенцев снимается, и на первый план выходят вопросы дальнейшего совершенствования процесса перемещения крестьян к местам водворения. С целью улучшения перевозки переселенцев от железнодорожных станций к посёлкам, заведующий дорожно-строительным отделом Томского переселенческого района В. С. Оленин в объяснительной записке к сметному проекту на 1911 г. предложил организовать автомобильное и усовершенствовать пароходное сообщение [7, ф. 196, оп. 1, д. 568, л. 98], что позволило бы сделать процесс перемещения крестьян более быстрым и комфортным. В Государственной думе и Государственном совете предло-

жение было рассмотрено и одобрено [5, с. 128 – 129], в результате чего уже в 1911 г. были начаты работы по оборудованию автомобильного сообщения от ст. Татарской Сибирской железной дороги до переселенческого посёлка Купино Томской губернии, протяжённостью в 148 вёрст, на что было израсходовано более 10 тыс. руб. С 1912 г. в пределах губернии впервые была организована регулярная перевозка переселенцев на грузовых автомобилях по автодорогам, построенным Переселенческим управлением [7, ф. 239, оп. 1, д. 57, л. 27]. С этого времени в смете колонизационного ведомства добавились отдельные статьи 4 и 5 – на автомобильное и пароходное сообщения [7, ф. 239, оп. 1, д. 486, л. 7 – 9].

В сметный проект на 1912 г. заведующий Томским районом Н. К. Шуман внёс цифру, соответствующую 107 тыс. руб. на автомобильное сообщение и 106 тыс. руб. – на пароходное [7, ф. 239, оп. 1, д. 57, л. 84]. Представители Министерства финансов и Государственного контроля не поддержали этого начинания, считая это «лишней тратой для казны», «в крайнем случае», – считали они, – «этот расход должен проходить по смете Министерства внутренних дел», поскольку устройство путей сообщения в данном случае вызывается не задачами переселения, а стремлением осуществить мероприятия, направленные, скорее, на общекультурное развитие Сибирского края [7, ф. 196, оп. 1, д. 615, л. 74]. Стоит заметить, что правительство и депутаты, как известно, видели в Переселенческом управлении замену земства в Сибири, поэтому всё-таки выделенные в 1912 г. средства – 26 тыс. 562 руб. [7, ф. 239, оп. 1, д. 93, л. 10 об.] – были израсходованы на оборудование и обслуживание автомобильной трассы между ст. Татарской и переселенческим посёлком Славгород. В 1913 г. для развития мероприятий по автомобильной перевозке переселенцев было назначено по смете Переселенческого управления уже 60 тыс. руб. [7, ф. 196, оп. 1, д. 486, л. 132].

В развитие пароходной перевозки крестьян в 1913 г., переселенческая организация Томского района купила пароход «Север» и паузок «Ягодный» в дополнение к уже ходившим «Петру Столыпину» и «Самоходу» для водной перевозки переселенцев. На их приобретение было выделено 46 тыс. руб., а на содержание – 27 тыс. [7, ф. 196, оп. 1, д. 486, л. 118]. На 1914 г. по смете Переселенческого управления было назначено 111 тыс. 800 руб. на автомобильное сообщение и 96 тыс. 078 руб. – на пароходное [7, ф. 239, оп. 1, д. 120, л. 114 об.]. На достройку и ремонт Бельгачского шоссе предполагалось потратить 18 тыс. руб. С 1 января 1914 г. автомобильная и водная перевозка переселенцев были объединены под эгидой автомобильно-пароходного отдела и финансировались по единой статье. С возникновением нового отдела появилась и контора, на которую ежегодно в среднем расходовалось около 15 тыс. руб. [7, ф. 239, оп. 1, д. 120, л. 114-114 об.]. В годы мировой войны расходы на автомобильное сообщение были значительно сокращены, а на пароходное остались в прежнем размере. Таким образом, следует отметить, что на протяжении рассматриваемого периода ПУ ГУЗиЗ пыталось

совершенствовать процесс перевозки переселенцев, тем самым, способствуя «экономическому и общекультурному развитию Сибири».

Помимо организации льготного проезда по железной дороге и продовольственного и медицинского обслуживания переселенцев по мере их следования до пункта назначения, нуждающимся выдавались так называемые «путевые» ссуды, которые выделялись крестьянам, следующим от конечного пункта железной дороги или водного пути к местам своего окончательного водворения [14, ст. 36]. Комитет Сибирской железной дороги, осуществлявший руководство колонизационными мероприятиями в Сибири в конце XIX – начале XX века, ещё в середине 90-х гг. XIX в. постановил, что размер путевой ссуды не должен быть фиксированным, а обязан колебаться в зависимости от протяжённости пути и условий передвижения. Наивысший размер путевой ссуды, выдаваемой в городах Тюмени, Томске и Челябинске был определён в 50 руб. на семью, а переселенцам, следующим на Дальний Восток, разрешено было выдавать дополнительные пособия в размере также до 50 руб. По правилам от 13 июня 1899 г. Комитет официально сократил верхнюю грань путевых ссуд до 30 руб., однако стоит заметить, что фактически средний размер «путевых» ссуд не превышал 10 руб., к тому же их получала в среднем только каждая пятая переселенческая семья. Авторы официального издания Комитета «Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом» объясняют данное сокращение общим улучшением условий переезда переселенцев [9, с. 190]. По нашему мнению, Комитет, не справляясь с мощным потоком легальных и нелегальных переселенцев, вынужден был подобным образом сокращать их количество.

В годы премьерства П. А. Столыпина в соответствии с «Правилами о переселении 1908 года» размер путевой ссуды был вновь увеличен до 50 руб. Для переселенцев, следующих в Приамурское генерал-губернаторство, данный кредит составлял 100 руб. По установленному порядку ссуды выдавались не всем поровну, а «лишь в размере действительно выясненной потребности» [14, ст. 36 – 38]. Такое правило позволяло выдавать ссуды далеко не всем и не в полном размере, что объяснялось установкой правительства своевременно предотвращать наплыв бедноты, которая без широкой правительственной помощи не смогла бы нормально обустроиться в Сибири.

В силу того, что «путевые ссуды» выдавались «только нуждающимся», переселенцы порой буквально насильно требовали выдачи им ссуд под предлогом «крайней нужды» и «необеспеченности». Согласно закону, по сути дела все легальные переселенцы имели право и могли претендовать на денежную помощь в пути. Характеризуя атмосферу, царящую на переселенческих пунктах, располагающихся по пути следования крестьян, заведующий переселенческим делом в Томском районе Михайлов писал следующее: «...В любое время дня и ночи толпа в несколько сотен и даже тыс. была готова для протеста, а среди них всегда находились особые смельчаки, особенно из солдат, которые поддерживали и разжигали настроение

толпы. Требование земли, общего довольствия, бесплатных билетов для проезда и поголовной выдачи путевых ссуд раздавались на всех пунктах и предъявлялись к каждому должностному лицу, которое только появлялось на пункте. Нельзя, впрочем, не отметить и того, что, за малым исключением, вся масса переселенцев отличалась отсутствием личных средств, в силу чего очень много переселенцев пришлось отправить по бесплатным билетам, и очень многим выдать денежное пособие» [ф. 239, оп. 1, д. 24, л. 11 – 12].

По нашим подсчётам, на выдачу «путевых» ссуд переселенцам в Томскую губернию за годы проведения Столыпинской аграрной реформы было выделено по смете Переселенческого управления Главного управления землеустройства и земледелия около 167, 5 тыс. руб. Данная цифра составила 0,5 % от всех сметных расходов на переселенческое дело в Томской губернии за 1906 – 1916 гг. и 1, 1 % от ссудного кредита [12]. Наибольший размер путевых ссуд и безвозвратных пособий был выдан в 1908 г., так как именно в это время в пределы губернии проследовало наибольшее количество переселенцев. За 1910 – 1911 гг. количество переселенцев значительно сократилось, а размер ссуд оставался на прежнем уровне (около 20 тыс. руб.) вплоть до начала 1-й Мировой войны, что свидетельствует о перераспределении высвободившихся денег на улучшение качества перевозки.

Выявляя оценки деятельности правительства П. А. Столыпина по реализации и финансовому обеспечению перемещения переселенцев в Сибирь в 1906 – 1911 гг. следует отметить, что к достаточно весомым бюджетным расходам государства на перевозку переселенцев отношение было весьма неоднозначным как среди современников (проводников политики и общественных деятелей), так и среди исследователей проблемы.

Главноуправляющий землеустройством и земледелием Александр Васильевич Кривошеин, постоянно добивавшийся увеличения ассигнований по своему министерству, относился несколько неодобрительно к увеличению расходов на перевозку переселенцев. Особенно негативно он отзывался о выделении 48 млн руб. на производство переселенческих вагонов. По мнению А. В. Кривошеина, которое он изложил в аналитической записке по результатам поездки в Сибирь, «перевозка переселенцев по Европейской России и вообще по железным дорогам проходит у всех на глазах, и только оттого она и привлекает наибольшее внимание. Забывают при этом обычные условия, в которых живут переселенческие семьи на родине и будут жить в Сибири... В пути многие находят непривычные даже удобства» [13, с. 170.]. По словам Кривошеина, переселенец «никогда не имел дома таких удобств, как в этих вагонах, и не будет иметь их в Сибири. Едет он всего 2 – 4 недели, а потом будет жить на новом месте много лет, и уж лучше на него потратить больше средств».

Крупные ассигнования на перевозку переселенцев беспокоили проводников политики, которые, в частности, отмечали, что «расход, падающий на казну, является значительным, а польза от установленной льго-

ты (бесплатный проезд по железной дороге) представляется спорной» [17, с. 16], поскольку простое перемещение массы малоимущих крестьян из одного места в другое экономически нецелесообразно. Учитывая обозначенное мнение, в 1909 г., обсуждая проект сметы расходов Переселенческого управления Главного управления землеустройства и земледелия на 1910 г., переселенческая комиссия Государственной думы признала, что «безусловно, нежелательно оказывать какое-либо материальное содействие к выселению маломощных элементов, прочное устройство которых на новых местах водворения заранее обречено на неуспех» [6, с. 98].

Заручившись поддержкой депутатов, в июле 1909 г. главноуправляющий землеустройством и земледелием представил в Совет министров проект постановления о прекращении бесплатной перевозки переселенцев и ходоков, в котором просил предоставить ему право ещё на два года принимать стоимость льготного проезда по железнодорожным и водным путям «на счёт кредитов переселенческой сметы, только в случаях, заслуживающих особого уважения» [19]. Правительство удовлетворило просьбу главноуправляющего, сочтя необходимым в ближайшее время полностью прекратить бесплатную перевозку, ибо «она способствует переселению в Сибирь лиц несостоятельных, мало пригодных для заселения отдельных местностей», и привлекать для участия в колонизационном процессе только «наиболее крепкие в хозяйственном отношении элементы русского крестьянства» [16, с. 181]. Проблема в том, что те самые «крепкие элементы» участвовать в переселенческом процессе не спешили, что всё-таки вынуждало правительство обеспечивать переезд не- и малоимущего крестьянства за счёт государственных льгот. Следует указать, что появление данного решения было связано с началом проведения «нового курса» в колонизационной политике, который обозначился ещё при жизни П. А. Столыпина и который можно охарактеризовать как переход от преимущественно количественного выселения крестьян из центральных областей России к приоритету их качественного обустройства в Сибири.

Один из чиновников Переселенческого управления и одновременно исследователь проблемы В. П. Вошинин в целом положительно оценивал содействие государства в процессе перевозки переселенцев, отмечая, что к 1912 г., по сравнению с предшествующим временем, условия перевозки переселенцев «видоизменились к лучшему». Перемена была связана с той относительной стабильностью, которая установилась с обозначенного времени. К 1912 г. количество переселенцев сократилось, перевозка стабилизировалась, забота правительства о качестве перевозки и водворения переселенцев вышла на первый план.

К расходам на выдачу «путевых» ссуд отношение также не было однозначным. Одни считали, что размер отпускаемых средств недостаточен, другие утверждали, что размер «путевых» ссуд необходимо сокращать. Просчитывая финансовую сторону переселенческой кампании 1907 г., Переселенческое

управление сообщило, что сумма государственных расходов на устройство одной семьи в Сибири составляет примерно 182 руб. Причём на руки в виде ссудной помощи выдавалось в среднем 115 руб. (остальное на заготовку переселенческого участка). Из них: на хозяйственное устройство – 100 руб.; на «общепользные надобности» – 13 руб.; на путевые ссуды – 2 руб. [4, с. 147-148]. Последняя цифра – показатель того, что путевые ссуды предоставлялись действительно в достаточно ограниченном объёме, за что правительство неоднократно подвергалось острой критике со стороны как современников, так и историков.

Даже исследователь, занимавший «официальные» позиции, А. А. Кауфман указывал, что в пути, а также на месте в течение одного года, в результате невзгод, перенесённых в пути, умирало ежегодно до 6 % переселенцев [8]. Многие публицисты помещали в периодические издания заметки, где рисовали страшные картины бедствий, которые терпели переселенцы при переезде до места водворения [15]. Необходимо отметить, что эти свидетельства относятся в основном ко второй половине XIX – началу XX вв., что было связано с неопределённостью правительственной политики по этому вопросу на рубеже веков, огромным количеством переселенцев в 1906 – 1908 гг. и т. д. Всё это приводило к тому, что неотлаженная система давала сбои, что наносило урон качественной постановке переселенческого дела. С 1909 г. проблема перемещения переселенцев до места водворения, несомненно, решается.

Тем не менее многие специалисты советского периода подвергали критике правительство П. А. Столыпина за недостаточность финансового обеспечения колонизационных мероприятий в целом и перевозки переселенцев в частности. К примеру, в своём обобщающем труде Л. Ф. Складчиков отмечал, что в годы Столыпинской аграрной реформы положение не изменилось: «Царское правительство не оказало нуждающимся переселенцам должной помощи в пути, ...которая предоставлялась далеко не всем и в ничтожных размерах». Автор свидетельствовал, что за период с 1907 по 1911 гг. в землеустроительные комиссии 47 губерний Европейской России ходатайства о путевой ссуде подали 3 тыс. семей. Лишь половину из них комиссии признали «заслуживающими удовлетворения», но и из этих «счастливчиков» ссуду в полном размере получили только те, кто следовал на Дальний Восток, так как эта территория признавалась зоной государственных интересов России [16, с. 179].

Другой крупный историк В. Г. Тюкавкин, в конце XX – начале XXI вв., пересмотрев свои взгляды, отмечал положительные стороны в деятельности столыпинского правительства по перевозке крестьян. В частности, он указывал, что огромная работа переселенческого аппарата, железнодорожных служащих, врачей, санитаров – всей армии обслуживающего персонала, составляла главную положительную сторону организации переезда переселенцев до места водворения. На средства, ежегодно отпускаемые из Государственного бюджета для организации и обслуживания переселенческого движения в Сибирь, была

создана действенная система продовольственного, медицинского, санитарного обслуживания переселенцев [20, с. 240].

Таким образом, исследование вопроса показало, что к 1911 г., по сравнению с 1906 г., произошло улучшение качества перемещения крестьянского населения в Сибирь, что было связано как с объективными, в виде сокращения количества переселенцев с 1910 г., так и с субъективными, связанными с активным правительственным содействием и существенным финансовым обеспечением, обстоятельствами. В период 1907 – 1909 гг. в Сибирь прибыло максимальное количество переселенцев: около 1711436 крестьян (более 500 тыс. ежегодно), из них – более 40 % разместились на территории Томской губернии. Поэтому в обозначенное время правительство П. А. Столыпина уделяло приоритетное внимание решению и существенному финансовому обеспечению проблем, связанных с физическим перемещением массы крестьян на восток страны, и в этом направлении был сделан ряд существенных шагов. Значительное количество переселенцев, в массе своей представлявших деревенскую бедноту, в эти годы требовало серьёзных государственных расходов на обеспечение условий их перевозки и первоначального «домообзаводства», в связи с этим «переселенческий бюджет», в это время – «выселенческий», направленный на реализацию мер по организации собственно процессов переселения крестьянских масс из Европейской России в Азиатскую.

К 1910 – 1911 гг. подавляющая часть проблем, связанных с перевозкой переселенцев и землеобеспечением переселившихся крестьян, были в той или иной мере решены, что позволило Переселенческому управлению сосредоточить усилия государства на хозяйственном обустройстве переселившихся крестьян в Сибири, развитии социальной инфраструктуры в переселенческих посёлках, поэтому «переселенческий бюджет» 1911 – 1916 гг. – скорее, «земский». В этот период удалось добиться стабильности и постепенности в перевозке переселенцев, что позволило развивать новые виды перемещения населения. Следует отметить, что негативные оценки действий столыпинского правительства по исследуемому вопросу связаны в большей степени с фактором идеологической конъюнктуры, хотя следует признать, что в 1907 – 1910 гг. органам, осуществлявшим колонизационные мероприятия, в том числе и перемещение крестьян, не удалось обеспечить качественную составляющую процесса вследствие чрезмерной массовости переселенческого движения. Стремление правительства к сокращению размеров проездных пособий и «путевых» ссуд, очевидно, было связано с политикой ограничения выезда в Сибирь экономически несостоятельных переселенцев, что в целом можно оценить положительно.

Литература

1. Азиатская Россия. Т. 1. – СПб., 1914.
2. Белянин, Д. Н. Столыпинская переселенческая политика (1906 – 1914 гг.) / Д. Н. Белянин. – Кемерово, 2003.

3. Борзунов, В. Ф. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX – нач. XX вв. / В. Ф. Борзунов: автореф. дис. ... д-ра ист. наук. – Том. гос. ун-т. М., 1972.

4. Вопросы колонизации. – 1908. – № 2.
5. Вопросы колонизации. – 1911. – № 11.
6. Вошинин, В. П. Переселенческий вопрос в Государственной думе III созыва / В. П. Вошинин. – СПб., 1912.
7. Государственное учреждение Томской области «Государственный архив Томской области» (ГУТО «ГАТО»).
8. Кауфман, А. А. Переселение и колонизация / А. А. Кауфман. – СПб., 1905.
9. Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом. – СПб., 1900.
10. Переселение в Сибирь и на Кавказ // Энциклопедия П. А. Столыпина // Фонд изучения наследия П. А. Столыпина; [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.stolypin.ru/encyclopedia/> (дата обращения 05. 12. 2011).
11. Переселение и землеустройство за Уралом в 1906 – 1910 гг. Отчет по переселению и землеустройству за 1910 год. – СПб., 1911.
12. Подсчитано нами по: ГУТО «ГАТО». Ф. 3. Оп. 46. Д. 759. Л. 37об.; Ф. 196. Оп. 1. Д. 461. Л. 75об.; Д. 486. Л. 20; Д. 545. Л. 8об.; Д. 568. Л. 5; Д. 634. Л. 91об.; Д. 615. Л. 20об.; Д. 714. Л. 10об.; Д. 785. Л. 114об.; Ф. 239. Оп. 1. Д. 57. Л. 7об.; Д. 120. Л. 116об.; Д. 123. Л. 8об.; Д. 129. Л. 9.
13. Поездка в Сибирь и Поволжье: Записка П. А. Столыпина и А. В. Кривошеина. – СПб., 1911.
14. Свод законов. Т. IX. Особ. прил. кн. VIII. По прод. 1912 г. Правила о переселении...
15. Сибирская жизнь. – 1908. – № 12 (208).
16. Складов, Л. Ф. Переселение и землеустройство за Уралом в годы проведения Столыпинской аграрной реформы / Л. Ф. Складов. – Л., 1962.
17. Смета доходов, расходов и спецсредств Переселенческого управления Главного управления землеустройства и земледелия на 1908 г. – СПб., 1907.
18. Соловьёва, Е. И. Переселенческая политика царизма в период Столыпинской аграрной реформы // Материалы по истории Сибири. Сибирь в период капитализма. Вып. 3. – Новосибирск, 1967.
19. Столыпин, П. А. Программа реформ П. А. Столыпина. Документы и материалы. Т. 2. О бесплатной перевозке переселенцев и ходоков в 1909 и 1910 годах. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.hrono.ru/libris/stolypin/stpn2_22.html. Проект «Хронос»: Всемирная история в Интернете (дата обращения 05.12.2011).
20. Тюкавкин, В. Г. Великорусское крестьянство и Столыпинская аграрная реформа / В. Г. Тюкавкин. – М., 2001.