

Д. Н. Белянин

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОМОЩИ ПЕРЕСЕЛЕНЦАМ В ПЕРИОД ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМИТЕТА СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Исследуется система государственных мероприятий по оказанию помощи крестьянам, переселившимся в Сибирь в 1890-х – начале 1900-х гг. Проанализированы ключевые направления переселенческой политики, связанные с государственной поддержкой переселенцев в пути и на местах водворения. Доказано, что в масштабе всего комплекса мер поддержки новосёлов была высока доля бесплатной помощи, что позволяет сделать вывод о социальном характере помощи переселенцам.

Ключевые слова: крестьянские переселения в Сибирь; Комитет Сибирской железной дороги; аграрная колонизация Сибири; правительственная помощь переселенцам.

D. N. Belyanin

THE MAIN DIRECTIONS OF THE STATE AID TO THE RESETTLERS IN THE PERIOD OF THE ACTIVITIES OF THE COMMITTEE OF THE SIBERIAN RAILWAY

The article examines the system of state measures to assist the peasants who migrated to Siberia in the 1890s – early 1900s. The author has analyzed the key directions of the resettlement policy related to state support for immigrants on the road and in the places of accommodation. It has been proven that in the scale of the whole set of measures to support new settlers, there was a high proportion of free assistance. This allows us to conclude about the social nature of assistance to immigrants.

Keywords: peasant resettlement to Siberia; Committee of the Siberian Railway; agrarian colonization of Siberia; government assistance to immigrants.

Тема крестьянской колонизации Сибири широко представлена в трудах советских и российских историков XX в. Однако в некоторых современных исследованиях отмечается, что эта тема далека от полного изучения: на рубеже XX–XXI вв. историки признали не только наличие значительных лакун [1, с. 250], но и определённый концептуальный кризис в историографии этой темы [2]. Такая ситуация в отечественной историографии предопределила характер и направленность научных работ историков в начале XXI в.: на современном этапе исследователи акцентируют внимание на малоизученных аспектах темы крестьянской колонизации Сибири [3] и пытаются скорректировать и переосмыслить устоявшиеся в отечественной историографии традиции и точки зрения [4].

Одним из наиболее перспективных направлений стало исследование имперской истории [5, с. 20]. В рамках этого направления в последние десятилетия активно исследуются история Комитета Сибирской железной дороги (КСЖД) [6] и деятельность наиболее значимых его чиновников [7]. В настоящей статье ставится задача исследовать вопрос об основных направлениях и характере государственной помощи переселенцам в период деятельности КСЖД.

В 1861 – 1880-х гг. государство не имело чётко сформулированной концепции аграрного освоения Сибири. Ввиду этого помощь со стороны государства носила ограниченный и нерегулярный характер, а финансирование переселенческих мероприятий не соответствовало постоянно растущему

переселенческому движению [8, с. 224–236, 279]. В 1890-х гг. в правительстве России отношение к крестьянским переселениям в Сибирь изменилось. Заселение азиатских окраин русскими стало частью формирующегося национального дискурса. Это был новый национальный проект объединения народов и территорий империи посредством русской культуры и модернизационных институтов. Создание «большой русской нации» как политической целостности стало своего рода сверхзадачей, которая трансформировалась в курс на создание «единой и неделимой» России с центральным государственным ядром, окружённым окраинами, которые призваны со временем «слиться» с ним [9, с. 158–159].

1890-е гг. характеризовались бурным железнодорожным строительством, и одним из самых масштабных проектов стало строительство Сибирской железной дороги. Для реализации этого проекта был создан особый орган – Комитет Сибирской железной дороги. 1 февраля 1893 г. С. Ю. Витте подал в Комитет проект по развитию крестьянских переселений в Сибирь. Проект Витте не только способствовал изменению взглядов на крестьянские переселения, но и частично использовался в период Столыпинских переселений [10, с. 203–204]. По замыслу С. Ю. Витте, масштабные крестьянские переселения за Урал позволяли реализовать несколько целей: бороться с земельной теснотой в губерниях центра страны, заселить пригодные для освоения местности Западной Сибири, обеспечить Сибирскую железную дорогу пассажирами и грузами, что позволило бы окупить затраты на строительство этой дороги. Для достижения этих целей Витте предлагал увеличить ассигнования на организацию переселенческого дела и на ссуды переселенцам, расширить заготовку колониационного фонда, улучшить условия перевозки новосёлов, расширить льготы для них и т. п. [11, л. 2–3, 4 об.–5 об.].

Предложения Витте совпали по времени с общей активизацией дальневосточного вектора внешней политики Российской империи и с экспансией России в Китай. В контексте этой экспансии Азиатская Россия превращалась в тыл, колонизация которого приобретала геополитическое значение. В итоге проект Витте в основе своей был принят, хотя и

с существенными оговорками [10, с. 213–214], и лёг в основу политики КСЖД в отношении крестьянских переселений в Сибирь. При этом сам Комитет стал проводником переселенческой политики в Сибирь, а проблема переселений стала едва ли не основной для него. Так, при обсуждении в Подготовительной комиссии при КСЖД сметы расходов на 1897 г. из 26 разделов 20 были прямо или косвенно связаны с переселениями [12, л. 87–123 об.]. Вместе с тем деятельность КСЖД не ограничивалась региональными, территориальными или узкоспециальными задачами. Он укреплял геополитические позиции Российской империи, формировал условия для экономического роста окраин [13, с. 130]. Крестьянские переселения были инструментом решения этих задач.

Весь комплекс мероприятий КСЖД, связанных с организацией крестьянских переселений в Сибирь можно разделить на несколько направлений.

Во-первых, государство предоставило крестьянам возможность получать максимально подробную информацию об условиях переселений и о колонизируемых районах Сибири. Было разрешено посылать в Сибирь ходоков. Если до середины 1890-х гг. ходачество считалось явлением вредным, то теперь отправка ходоков для крестьян стала рекомендована, а в дальнейшем превратилась даже в обязательное условие для разрешения на переселение [14, л. 3, 4]. В 1894 г. глава МВД поднял вопрос о развитии ходачества, ходокам стали выдавать свидетельства на удешевлённый проезд в оба конца пути и путевые пособия [15, л. 39]. В итоге ходачество получило значительное распространение. По данным регистрации в Челябинске и Сызрани, в 1896–1905 гг. за Урал проследовало почти 300 000 ходоков (подсчитано по: [16, с. 62–63]).

В качестве другого инструмента для распространения среди крестьян достоверной информации о колонизируемых районах Сибири стала широко использоваться справочная литература. Поскольку в сознании крестьян существовали определённые мифы о «сказочной» жизни в Сибири, такая литература должна была содержать объективные сведения. Поэтому в ходаческих справочных брошюрах часто можно было встретить описа-

ния трудностей, с которыми могли столкнуться переселенцы: обрабатывать землю в Сибири сложнее по сравнению с европейскими губерниями страны, в Сибири лето короче, а зимы холоднее [17, с. 1–2]. К примеру, Акмолинская область характеризовалась изобилием подсолонковых почв, непригодных для выращивания зерновых, недостатком воды и леса, частыми засухами и нашествиями саранчи (кобылки) [18, с. 1–3]. Такие издания пользовались спросом у самих ходоков, сохранились даже ходатайства переселенцев с просьбами о высылке им таких справочных книжек [19, с. 84].

Практическим итогом деятельности правительства в этом направлении стало распространение среди крестьян объективной информации об условиях переезда в Сибирь, климатических, природных и географических особенностях Сибири. Поскольку справочная литература была очень дешёвой и доступной (1½ копейки), её распространение среди крестьян позволило придать крестьянским переселениям более осмысленный характер [20, л. 169 об.–170].

Во-вторых, государство облегчило крестьянам возможность выходить на переселение. Для этого с 1895 г. было изменено паспортное законодательство, облегчавшее отъезд переселенцев из губернии выхода. Хотя паспорта были срочными (на 5 лет, год или полгода), но крестьяне-общинники могли теперь брать бесплатный билет свободно, если не имели долгов по общественным сборам, а при наличии таких долгов – по решению сельского схода [21, с. 137].

Также был значительно облегчён переезд крестьян в Сибирь. Само строительство железной дороги делало такой переезд более быстрым, что снижало путевые расходы. Также для переселенцев и ходоков вводились специальные скидки и льготы. С 1 марта 1894 г. был введён тариф для переселенцев, по которому стоимость проезда версты для одного человека составляла 0,3 копейки. Дети до 10 лет ехали бесплатно. Переселяющиеся могли также бесплатно перевозить 1 пуд багажа, за остальной багаж плата составляла $\frac{1}{75}$ копейки с пуда за версту [15, л. 27]. В 1898 г. стоимость железнодорожного билета для переселенцев понизилась до стоимости детского билета III класса [22, с. 82].

Помимо этих мер КСЖД выделял средства на фраговку барж для перевозки переселенцев по водным артериям Сибири из Тюмени, Омска и Кривошеково, выделялись ассигнования на приобретение телег и лошадей для переезда новосёлов к переселенческим участкам [23, с. 248–249]. Причём в удалённые от железной дороги местности переселенцы на пароходах по Амуру и Иртышу доставлялись бесплатно [24, с. 77].

Подобные меры, нацеленные на облегчение переезда в Сибирь, снижение затрат для переселенцев, носили социальный характер. Практическим итогом этих мер стало значительное снижение сумм, затрачиваемых новосёлами на переезд из Европейской России в Сибирь. Например, в 1890 г. в среднем переселенческая семья тратила 57 рублей на дорогу из средней полосы России до Томска, а к 1903 г. эта сумма сократилась до 15 рублей [22, с. 82].

В-третьих, в целях помощи переселенцам и ходокам в пути и на местах водворения формируется соответствующая государственная структура. В 1896 г. создаётся Переселенческое управление, в компетенции которого было выдавать разрешения на переселение, оказывать помощь новосёлам в первоначальном устройстве, применять меры к упорядочению переселенческого движения, а также предварительно разрабатывать законодательные и административные нормы по осуществлению переселенческой политики. Также в ведение управления переходило заведывание всеми кредитами, которые ранее отпускались МВД для нужд переселения [25]. Создание такой структуры значительно оптимизировало переселенческое дело. В дальнейшем управление сосредоточило в своих руках вопросы по заготовке колонизационного фонда, проведению дорожных и гидротехнических работ в колонизируемых районах, взяло на себя функции строительства школ, церквей и других учреждений социальной инфраструктуры в переселенческих посёлках.

В-четвёртых, государство расширило масштабы помощи переселенцам в дороге и на местах водворения.

Среди всех видов оказываемой переселенцам в пути помощи первое место занимала врачебно-продовольственная. Первые

врачебно-продовольственные пункты были введены в строй в губерниях Западной Сибири в 1893 г. [26, с. 184–185]. С 1894 г. на устройство КСЖД ассигновал 2 949 632 рубля на строительство 36 врачебных и 20 фельдшерских пунктов по Сибирской магистрали, а также до 15 врачебных и 10 фельдшерских пунктов по рекам и трактам, соединявшим рельсовый путь с более отдалёнными районами водворения переселенцев. На таких пунктах работал медицинский персонал, были помещения для временного отдыха переселенцев, аптека, причём медицинская помощь переселенцам и ходакам оказывалась бесплатно (за медикаменты плата тоже не взималась). На узловых станциях в Европейской России по пути в Сибирь также был налажен врачебный надзор за переселяющимися. В состав переселенческих поездов по линии Самаро-Златоустовской железной дороги включались специальные вагоны для лечения инфекционных болезней [27, с. 308–309]. Некоторые переселенческие пункты были довольно крупными. Челябинский пункт стал центральным, на его содержание в 1899 г. было ассигновано до 40 000 рублей [26, с. 186–187]. На этом пункте можно было одновременно разместить до 4 000 человек. Ольгинский пункт в 1898 г. имел аптеку, больницу, где осуществлялся амбулаторный приём. На Челябинском пункте за первое полугодие 1898 г. было принято 8 647 амбулаторных больных, на Ольгинском – до 6 000 [28, с. 37–38].

Медицинская помощь переселяющимся не ограничивалась только переселенческими пунктами. По решению КСЖД в состав переселенческих поездов могли включаться особые санитарные вагоны с медицинским персоналом, также медперсонал сопровождал переселенцев на баржах во время следования переселенцев по рекам. На практике врачебно-продовольственные пункты в 1890-е гг. оказывали помощь не только переселяющимся, но и всем нуждающимся, в том числе и старожилам. Так, за 1894–1901 гг. на 27 пунктах медицинская помощь была оказана 519 274 больным, из которых 170 718 были старожилами [27, с. 310]. Из средств благотворительного фонда, созданного при КСЖД, А. Н. Куломзин в 1899 г. предложил организовать экспедицию в районы наи-

большого скопления переселенцев в Сибири для медицинской помощи больным глазными болезнями [29, л. 385].

С 1894 г. вводилась должность переселенческого чиновника по линии Сибирской железной дороги, в помощь которому были приданы 2 помощника, к 1902 г. штат помощников вырос до 14. Они заведовали врачебно-продовольственными пунктами по линии Сибирской железной дороги и выдавали нуждающимся путевые пособия [27, с. 307]. Важнейшим назначением врачебно-продовольственных пунктов стало обеспечение переселяющихся в пути питанием. По первоначальному замыслу переселенцы должны были получать продукты и горячую пищу платно (по заготовительным ценам), и лишь дети до 10 лет – бесплатно [15, л. 51 об.–52]. Однако на практике продовольственная помощь в основном была бесплатной. Например, в январе–сентябре 1897 г. в столовых на Петуховском, Курганском, Петропавловском, Омском, Каинском и Обском пунктах переселенцы получили 83 831 порцию пищи, из которых бесплатно – 77 536 (подсчитано по: [30, с. 9]). За 1894–1901 гг. переселенцы получили 3 946 747 порций горячей пищи, причём 3 072 599 из них были бесплатными, кроме того, детям было выдано 471 353 порции. Помимо этого, было налажено снабжение переселяющихся хлебом. Причём из 106 447 пудов хлеба, испечённого для переселенцев, 77 307 пудов были розданы бесплатно. Практическим результатом врачебно-продовольственной расширения помощи стало заметное сокращение смертности: в 1895 г. доля умерших в дороге переселенцев снизилась до 1 % от числа зарегистрированных переселенцев, в 1896 г. – 0,6, а в 1901 г. – до 0,18 % [27, с. 310].

Особым видом помощи переселенцам в дороге стали путевые ссуды. До начала деятельности КСЖД ситуация с путевыми ссудами была сложной. О масштабах помощи переселенцам в пути в 1880-х – начале 1890-х гг. мы можем судить по данным экономического обследования переселенческих поселков, возникших с конца 1870-х по 1893 г. в Тобольской губернии. Обследование проводилось в середине 1890-х гг. и охватило 100 посёлков. Результаты обследования показывают, что в 1882 г. и ранее ссуды

в пути почти не получали – из 714 дворов, возникших в 1882 г. и ранее, лишь 2 семьи получили ссуды (40 рублей на 2 семьи). Из 401 семьи, водворённой в 1883–1885 гг., лишь одна в дороге получила путевую ссуду в 9 рублей (подсчитано по: [31, с. 14–21]). Фактически в 1880-х гг. ссудная помощь переселенцам в пути чиновниками МВД была ограниченной и эпизодической.

С возникновением КСЖД ситуация изменилась в лучшую сторону. 5 июня 1894 г. вышли правила о ссудах. Максимальный размер путевой ссуды составлял 50 рублей, для ехавших на Дальний Восток – до 100 рублей [27, с. 310–311]. Путевые ссуды были беспроцентными, подлежали возврату через 3 года в течение 5 лет. В особых случаях возврат путевой ссуды мог быть отсрочен до 10 лет. Значительно выросли государственные ассигнования на выдачу ссуд. По положению 5 июня 1894 г. в распоряжение МВД на ссудную помощь (в пути и на местах водворения) только в 1894 г. было дополнительно выделено 300 000 рублей [32, л. 41 об.–42, 132]. Для сравнения: 2 переселенческих чиновника, командированных МВД в Тюмень и Томск, в 1880-х гг. получали 4 000–6 000 рублей для выдачи аналогичных ссуд [33, с. 793].

Формально право на путевые ссуды имели только «законные» переселенцы, но фактически выдавались и тем, кто шёл самовольно. Так, на пунктах в Челябинске, Кургане, Петухово, Петропавловске, Омске, Татарке, Каргате, Оби и Томске в 1896 г. ссуды получили 3 579 семей, имевших разрешение на переселение, и 2 263 семьи, такого разрешения не имевшие. Путевые ссуды выдавались не только переселенцам, следовавшим в Сибирь, но и обратным переселенцам, которые по каким-либо причинам в Сибири устроиться не смогли. Иногда путевые ссуды таким обратным переселенцам выдавались в форме безвозвратных пособий (т. е. не подлежали возвращению). Так, в Тобольской губернии с 1 апреля 1896 г. по 1 января 1897 г. обратные переселенцы получили путевых ссуд на 7 259 рублей и безвозвратных пособий на 788 рублей [34, л. 1, 21 об.].

В-пятых, КСЖД значительно расширил характер и масштабы государственной помощи новосёлам в местах водворения. Когда

переселенец приступал к обзаведению собственным хозяйством на новом месте, для него наиболее значимой была помощь ссудами. В целях улучшения ситуации с ссудной помощью новосёлам 5 июня 1894 г. КСЖД выпустил временные правила о ссудах. По этим правилам ссуды были ориентированы на «нуждающиеся семейства». Под термином «домообзаводственная ссуда» понималось несколько видов ссуд разного назначения: собственно на домообзаводство, продовольственная и семенная. Максимальный размер ссуды не должен был превышать 100 рублей на хозяйство. В отдельных ситуациях (с разрешения МВД) можно было получить ссуду в большем размере. Разрешалось в счёт ссуд выдавать лесные материалы, земледельческие и хозяйственные орудия (по заготовительным ценам). Ссуды были беспроцентными. Местное начальство должно было наблюдать, чтобы ссуды расходовались по назначению, для этого была введена практика выдачи ссуд по частям. Возврат ссуды начинался через 3 года после водворения, выплаты по ссудному долгу должны были производиться в течение 10 лет равными частями [35, с. 193–197]. В особых случаях сроки возврата ссуды новосёлами могли быть увеличены [36, л. 45–45 об., 106, 112].

В дальнейшем правила 1894 г. изменялись и пересматривались каждые 3 года, что позволяло гибко реагировать на меняющиеся требования к характеру и размерам домообзаводственных ссуд. Так, в 1899 г. ссудные правила были изменены: выплата ссудного долга начиналась не через 3 года с момента водворения, а через 5 [35, с. 246–247, 251–252]. Разделение ссуд на продовольственные, семенные и домообзаводственные на практике было признано неудобным [37, л. 9–10 об.], и по правилам 25 июня 1903 г. ссуды на постройку жилищ, домообзаводство, семена и продовольствие были объединены в одну ссуду – «на хозяйственное устройство». В результате такой унификации ссудная помощь стала носить комплексный характер.

В 1890-х – начале 1900-х гг., по официальным данным, из 74 886 семей, водворённых на казённых землях Сибири (без Приморской и Семиреченской областей), ссуды получили 64 892 семьи (около 87 % всех водворённых), средний размер ссуды был равен

90,8 рубля [27, с. 337]. Для сравнения: в 1880-х гг., по данным исследования 100 переселенческих посёлков Тобольской губернии, возникших в конце 1870-х – 1893 г., из числа опрошенных 714 домохозяев, водворившихся в 1882 г. и ранее, ссудами воспользовались 412 семей (57,7 % от числа опрошенных). Средний размер ссуды составил 49 рублей. Из водворившейся в 1883–1885 гг. 401 семьи ссуды получили 192 (47,9 %), средний размер ссуды составил 38,6 рубля (подсчитано по: [31, с. 14–21]).

В 1894–1903 гг. ассигнования на ссудную помощь последовательно возрастали. Так, в 1894 г. было ассигновано 300 000 рублей, в 1895 г. – 546 000 рублей [38, с. 33], а в 1898 г. сумма ассигнований на все виды ссудной помощи достигла 1 млн рублей [39, л. 1]. Такие же суммы выделялись и в 1901 г. [40, л. 39], и в 1902 г. [41, л. 80]. Абсолютное большинство просьб новосёлов о ссудной помощи было удовлетворено. В 1897 г. в Тобольской, Томской, Енисейской губерниях и Акмолинской области о ссудной помощи на домообзаводство ходатайствовали 12 325 семей, из них ссуду в том же году получили 11 228 (91 %) (подсчитано по: [30, с. 90]).

Следует добавить, что право на ссудную помощь имели не только переселенцы, оформившие все документы на переселение в установленном законом порядке, но и такие, кто переселялся самовольно. Хотя государство формально не поощряло самовольные переселения, но самовольных права на ссуду не лишало. Положение КСЖД 27 апреля 1896 г. официально утвердило право самовольных переселенцев, водворяемых на казённых землях, на получение ссуды [35, с. 247–248]. В дальнейшем чиновники разного ранга неоднократно подчёркивали в своих циркулярах [42, л. 23] и распоряжениях, что самовольные переселенцы имеют право на домообзаводственные ссуды [43, л. 67–68]. Многочисленные свидетельства доказывают, что право самовольных переселенцев на ссуды реализовывалось на практике и не было пустой декларацией. Так, переселенец Я. Глинов прибыл из Тамбовской губернии в Сибирь по паспорту (т. е. самовольно), но, несмотря на это обстоятельство, в 1902–1903 гг. неоднократно получал ссуды на семена и продовольствие [44, л. 221–224]. Этот

пример не единичный (см., напр.: [45, л. 2] и др.). Заметим, что расширению ассигнований на ссудную помощь во многом способствовало изменение взглядов некоторых членов правительства на характер крестьянских переселений. Если прежде в МВД преобладала мысль о переселении одних состоятельных крестьян, то затем появилась идея выселения одних бедняков. Министр внутренних дел В. К. Плеве даже требовал увеличения размера ссуд, чтобы привлечь к переселению преимущественно неимущих крестьян, которые не могли устроиться на родине [45, с. 47].

Помимо денежных ссуд переселенцы имели право бесплатно пользоваться лесом для возведения жилищ. Если на участке не было строевого леса, то новосёлы могли бесплатно получить до 200 деревьев на одно хозяйство из казённых лесных дач [27, с. 334]. Так как многие переселенческие посёлки располагались вдалеке от лесных дач, приказом главы министерства земледелия и госимуществ (МЗиГИ) была организована сеть лесных складов. К концу 1902 г. эти склады перешли под начало Переселенческого управления. После этого функции складов были следующими: предоставлять новосёлам дешёвый и качественный лес, осуществлять помощь в строительстве школ, больниц, церквей и прочих общественно значимых сооружений [47, с. 300–301, 303].

Нельзя не упомянуть о деятельности сельскохозяйственных складов в деле помощи новосёлам. Первые такие склады возникли ещё в 1880-х гг., но масштабы их деятельности были незначительны [48, с. 135–137]. В 1895 г. в Омске, Кургане и Петропавловске были созданы сельскохозяйственные склады МВД и МЗиГИ с целью снабжения новосёлов лошадьми, сельскохозяйственным инвентарём и семенами. Управлялись и финансировались они отдельно своими ведомствами [49, с. 22–23], а в конце 1897 г. были переданы под начало МВД [35, с. 250]. В 1904 г. число складов выросло до 28, в 1905 г. – до 32. Их деятельность охватывала 4 сибирские губернии и Степной край. В 1906 г. склады реализовали товаров более чем на 3 млн рублей [50, с. 10, 12].

В 1890-х гг. произошло расширение районов колонизации в сторону степной и таёжной зон, где отсутствовала социальная

инфраструктура (дороги, школы, больницы и пр.). Поэтому возникла необходимость в новом виде ссуд на строительство общественно значимых сооружений (дорог, общественных зданий, колодцев, водохранилищ и т. д.). Такой вид ссуд стал называться ссудами на общепользные надобности. Сначала помощь новосёлам в церковно-школьном строительстве оказывал благотворительный фонд им. Александра III, созданный при КСЖД в 1894 г. К 1 января 1897 г. на частные пожертвования в этот фонд по линии Сибирской железной дороги строилось 55 церквей и 21 школа [51, л. 3 об., 6 об., 7 об., 11]. В отдельные годы КСЖД также выделял средства на строительство плотин, колодцев, школ, церквей [32, л. 134] и хлебозапасных магазинов в переселенческих посёлках [12, л. 46 об.–47]. 19 декабря 1899 г. в распоряжение главы МВД было выделено до 100 000 рублей для ссуд сельским обществам на постройку мельниц, колодцев и хлебозапасных магазинов. Ссуды полагалось вернуть в течение 3 лет (подсчитано по: [52, л. 136]).

Выделяемых Комитетом средств было недостаточно для удовлетворения потребностей новосёлов, например, к весне 1904 г. из 400 переселенческих посёлков Тобольской губернии церкви были построены только в 26 [53, с. 16–17]. Поэтому 15 июня 1902 г. были утверждены правила о выдаче ссуд на общепользные надобности. Ссуды до 300 рублей могли выдавать областные или губернские учреждения по крестьянским делам, ссуды больших размеров – только с разрешения МВД. Такие ссуды выдавались не отдельным крестьянам, а сельским обществом, для их получения был необходим приговор сельского схода. Ссуды были беспроцентными, возвращать их следовало через год после получения в течение 10 лет. В особых случаях срок выплаты ссуды мог быть увеличен до 20 лет [54, с. 35–36]. Практиковалась также выдача ссуд на общепользные надобности в форме безвозвратных пособий. Например, в 1903 г. было ассигновано до 50 000 рублей на выдачу безвозвратных пособий [55, л. 24]. По данным А. Ю. Карпинца, в 1902–1906 гг. было ассигновано на выдачу общепользных ссуд около 125 000 рублей [56, с. 80].

Разумеется, переселенческая политика КСЖД не привела к полному устранению

всех имевших место недочётов. Например, сохранялись недостатки в области выдачи домообзаводственных ссуд. Ссуды выдавались часто мелкими суммами. Так, переселенец уч. Тимофеевского Томской губернии И. Кучин в 1897–1899 гг. получал ссуду в 141 рубль 37 копеек мелкими суммами 7 раз [57, л. 408]. Механизм выдачи ссуд был плохо отлажен. Выдача дополнительных ссуд осуществлялась через губернские управления, которые не могли оперативно рассматривать крестьянские прошения [37, л. 9–10 об.]. Имелись и иные недостатки.

Однако нельзя отрицать, что в период деятельности КСЖД государство смогло значительно улучшить помощь переселенцам. В распоряжении Комитета имелся особый «фонд вспомогательных предприятий Сибирской железной дороги», главным образом для нужд колонизации Сибири. В рамках деятельности этого фонда с 1893 по 1903 г. только на поддержку переселения было израсходовано около 27 млн рублей [58, с. 70]. Государственная помощь переселенцам была комплексной: был облегчён выход на переселение, расширена инфраструктура по пути следования в Сибирь, увеличены ассигнования на медицинскую и продовольственную помощь переселенцев в дороге. В значительной степени врачебно-продовольственная помощь была бесплатной, что свидетельствует о её социальном характере. Государство значительно увеличило ассигнования на ссудную помощь, расширились виды ссуд. Все эти меры в совокупности способствовали реализации курса КСЖД на поддержку переселенцев в Сибири.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ноздрин Г. А. Историографические и теоретические аспекты проблемы миграций населения Сибири в период капитализма // Хозяйственное освоение Сибири в период капитализма: историография проблемы. – Новосибирск: Наука, 1988. – С. 243–251.
2. Чуркин М. К. Переселенческое движение в Сибирь во второй половине XIX – начале XX в.: кризис историографической традиции и новые исследовательские «вызовы» // Вестник Омского университета. Серия «Исторические науки». – 2015. – № 4 (16). – С. 126–130.
3. Чуркин М. К. Сибирь в «воображаемой географии»: к вопросу о современном научно-исследовательском дискурсе // Вестник Ом-

- ского университета. Серия «Исторические науки». – 2014. – № 2 (2). – С. 81–85.
4. Чуркин М. К. Переселенческая политика в Сибири (1861–1917 гг.) // Гуманитарные науки в Сибири. – 2016. – Т. 23, № 4. – С. 16–20.
5. Ремнёв А. В. Имперская история: азиатский вектор. Проблемы исследования и преподавания // Вестник Омского университета. – 2007. – № 4 (46). – С. 7–23.
6. Ремнёв А. В., Суворова Н. Г. Управление миграционными процессами в позднеимперской России: концепты, люди, структуры // Местные сообщества, местная власть и мигранты в Сибири на рубежах XIX–XX и XX–XXI веков / науч. ред. В. И. Дятлов. – Иркутск : Оттиск, 2012. – С. 27–92.
7. Канн С. К. А. Н. Куломзин о переселенческой политике Комитета Сибирской железной дороги // Сословные и социокультурные трансформации населения Азиатской России (XVII – начало XX века) : сб. материалов II всерос. науч. конф. (25–26 авг. 2014 г.). – Новосибирск : Параллель, 2014. – С. 218–233.
8. Белянин Д. Н. Государственная политика аграрно-крестьянских переселений в Западную Сибирь в 1861–1917 гг. : дис. ... д-ра ист. наук. – Томск, 2016. – 703 с.
9. Ремнёв А. В., Суворова Н. Г. Управляемая колонизация и стихийные миграционные процессы на азиатских окраинах Российской империи // Политика: Анализ. Хроника. Прогноз (Журнал политической философии и социальной политики). – 2010. – № 3–4 (58–59). – С. 150–191.
10. Белянин Д. Н. Проект С. Ю. Витте по колонизации Сибири в связи со строительством Сибирской железной дороги // Сословные и социокультурные трансформации населения Азиатской России (XVII – начало XX века) : сб. материалов II всерос. науч. конф. (25–26 авг. 2014 г.). – Новосибирск : Параллель, 2014. – С. 202–217.
11. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 560. Оп. 27. Д. 37.
12. Государственный архив в г. Тобольске (ГАТ). Ф. И-534. Оп. 1. Д. 3.
13. Канн С. К. Комитет Сибирской железной дороги как орган управления национальным проектом // Гуманитарные науки в Сибири. – 2008. – № 3. – С. 129–131.
14. РГИА. Ф. 391. Оп. 2. Д. 83.
15. ГАТ. Ф. И-332. Оп. 1. Д. 15.
16. Турчанинов Н. Итоги переселенческого движения за время с 1896 по 1909 г. – СПб. : Изд. Переселенч. упр., 1910. – VIII, 85 с.
17. Сибирское переселение в 1900 г.: (что нужно знать каждому ходоку). – СПб. : Тип. м-ва внутренних дел, 1900. – Вып. 4. – 37 с.
18. Сибирское переселение в 1899 г.: (что нужно знать каждому ходоку). – СПб. : Тип. м-ва внутренних дел, 1899. – Вып. 2. – 27 с.
19. Сибирские переселения : док. и материалы. – Новосибирск : НГУ, 2003. – Вып. 1. – 198 с.
20. Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 3. Оп. 70. Д. 37.
21. Тюкавкин В. Г. Великорусское крестьянство и столыпинская аграрная реформа. – М. : Памятники исторической мысли, 2001. – 303 с.
22. Шиловский М. В. Система льгот для переселяющихся в Сибирь (конец XIX – начало XX вв.) // Этнокультурные взаимодействия в Сибири (XVII–XX вв.) : тез. докл. и сообщ. междунар. науч. конф. – Новосибирск : НГУ, 2003. – С. 81–85.
23. Ус Л. Б. Комитет Сибирской железной дороги: комплексный подход к организации переселений // Проблемы истории государственного управления и местного самоуправления Сибири XVI–XXI вв. : материалы VI Всерос. науч. конф. – Новосибирск : НГУЭУ, 2006. – С. 246–251.
24. Пронин В. И. Роль государства в развитии переселенческого движения крестьян в Сибирь в кон. XIX – нач. XX в. // Этнокультурные взаимодействия в Сибири (XVII–XX вв.) : тез. докл. и сообщ. междунар. науч. конф. – Новосибирск : НГУ, 2003. – С. 76–80.
25. Об учреждении в составе Министерства Внутренних Дел Переселенческого Управления : [Высочайше утвержденное мнение Государственного Совета, 1896, 2 дек.] // Полное собрание законов Российской империи : собр. 3-е. – Т. XVI : 1896. – Отд-ние 1 : от № 12355–13610 и дополнения. – СПб., 1898. – С. 740. – [Док.] 13464.
26. Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом. – СПб. : Гос. тип., 1900. – III, IX, 374 с.
27. Саблер С. В., Сосновский И. В. Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем. – СПб. : Гос. тип., 1903. – VII, II, 451 с.
28. Прибавление к Всеподданнейшему докладу министра земледелия и государственных имуществ по поездке в Сибирь летом 1898 г. – СПб. : Тип. В. Киришбаума, 1899. – II, 154, 27 с.
29. РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 365.
30. Статистические данные по переселенческому делу в Сибири за 1897 г. – СПб. : Гос. тип., 1899. – IV, XXIII, 144 с.
31. Материалы для изучения быта переселенцев, водворённых в Тобольской губернии за 15 лет (с конца 1870-х годов до 1873 г.). – М. : Печатня С. П. Яковлева, 1897. – Т. 2. (Приложение). – V, 121, 29 с.
32. РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 301.
33. Ядринцев Н. Десятилетие переселенческого дела // Вестник Европы. – 1891. – Кн. 8. – С. 790–826.
34. РГИА. Ф. 391. Оп. 2. Д. 407.
35. Сибирские переселения. Комитет Сибирской железной дороги как организатор переселений : сб. док. – Новосибирск : Сова, 2006. – Вып. 2. – 263 с.
36. РГИА. Ф. 391. Оп. 2. Д. 803.
37. РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 107.
38. Ямзин И. Л. Переселенческое движение в России с момента освобождения крестьян. – Киев : Тип. Императ. ун-та Св. Владимира, 1912. – 198 с.
39. РГИА. Ф. 391. Оп. 2. Д. 358.

40. ГАТ. Ф. И-3. Оп. 2. Д. 4.
41. ГАТО. Ф. 3. Оп. 46. Д. 842.
42. ГАТ. Ф. И-580. Оп. 1. Д. 5.
43. ГАТ. Ф. И-580. Оп. 1. Д. 8.
44. РГИА. Ф. 391. Оп. 2. Д. 1099.
45. РГИА. Ф. 391. Оп. 2. Д. 1408.
46. Ремнёв А. В. Комитет Сибирской железной дороги как орган регионального управления // Хозяйственное освоение Сибири. Вопросы истории XIX – первой трети XX вв : сб. – Томск : ТГУ, 1994. – С. 41–49. – (Труды проблемной научно-исследовательской лаборатории истории, археологии и этнографии. Вып. 2).
47. Трувеллер Б. Лесные склады Переселенческого управления // Вопросы колонизации. – 1909. – № 5. – С. 300–313.
48. Фёдорова Е. Д. Переселенческая политика царизма в конце XIX – начале XX вв. (К вопросу о правительственных мероприятиях по организации хозяйственной помощи новосёлам Иркутской губернии) // Политика царизма в Сибири в XIX – начале XX в. – Иркутск : ИГПИ, 1987. – С. 123–141.
49. Алтайский Б. Судьбы переселенческих складов в Сибири // Сибирские вопросы. – 1907. – № 31. – С. 21–24.
50. Алтайский Б. Судьбы переселенческих складов в Сибири // Сибирские вопросы. – 1907. – № 32. – С. 9–15.
51. РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 77.
52. ГАТО. Ф. 3. Оп. 44. Д. 507.
53. Батурина Т. В. Русская православная церковь и крестьянские переселения в Сибирь на рубеже XIX–XX вв. : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Новосибирск, 1999. – 26 с.
54. Инструкция о порядке водворения и устройства переселенцев в Сибири (кроме Алтайского округа) и Степном генерал-губернаторстве. – СПб. : Тип. м-ва внутренних дел, 1902. – 81 с.
55. РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 49.
56. Карпинец А. Ю. К вопросу о ссудах «на общепользные надобности» переселенцам в Томскую губернию в начале XX века // Перспективы науки. – 2011. – № 6 (21). – С. 80–87.
57. ГАТО. Ф. 3. Оп. 46. Д. 518.
58. Ремнёв А. В., Суворова Н. Г. Колонизация Азиатской России: имперские и национальные сценарии второй половины XIX – начала XX века. – Омск : Издат. дом «Наука», 2013. – 248 с.

Информация о статье

Дата поступления
27 декабря 2018 г.

Дата принятия в печать
29 июля 2019 г.

Сведения об авторе

Белянин Дмитрий Николаевич – д-р ист. наук, доцент, профессор кафедры истории, философии и социальных наук Кузбасского государственного технического университета (Кемерово, Россия)

Адрес для корреспонденции: 650000, Россия, Кемерово, ул. Весенняя, 28

E-mail: bdn73@list.ru

Для цитирования

Белянин Д. Н. Основные направления государственной помощи переселенцам в период деятельности Комитета Сибирской железной дороги // Вестник Омского университета. Серия «Исторические науки». 2019. № 3 (23). С. 49–57. DOI: 10.25513/2312-1300.2019.3.49-57.

Article info

Received
December 27, 2018

Accepted
July 29, 2019

About the author

Dmitriy N. Belyanin – Doctor of Historical Sciences, Associate Professor, Professor of the Department of History, Philosophy and Social Sciences of Kuzbass State Technical University name of T. F. Gorbachev (Kemerovo, Russia)

Postal address: 28, Vesennyyaya ul., Kemerovo, 650000, Russia

E-mail: bdn73@list.ru

For citations

Belyanin D.N. The Main Directions of the State Aid to the Resettlers in the Period of the Activities of the Committee of the Siberian Railway. *Herald of Omsk University. Series "Historical Studies"*, 2019, no. 3 (23), pp. 49–57. DOI: 10.25513/2312-1300.2019.3.49-57 (in Russian).