

Столыпин Петр Аркадьевич

**Записка председателя Совета
министров и
главноуправляющего
землеустройством и
земледелием о поездке в
Сибирь и Поволжье в 1910
году**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
П30

П30 **Петр Аркадьевич С.**
Записка председателя Совета министров и главноуправляющего землеустрой-
ством и земледелием о поездке в Сибирь и Поволжье в 1910 году / Столыпин
Петр Аркадьевич – М.: Книга по Требованию, 2022. – 168 с.

ISBN 978-5-519-75505-4

ISBN 978-5-519-75505-4

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2022

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2022

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

правильными, начинаній приходится, послѣ провѣрки ихъ на опытѣ, отказываться. Въ дѣло вносятся лишь частичныя улучшенія; общая вѣрность взятаго курса продолжаетъ быть спорной.

Предпринятая нами осенью текущаго года совмѣстная поѣздка въ Сибирь и Степной край коснулась 6 уѣздовъ 4 губерній и областей, гдѣ мы, сдѣлавъ болѣе 800 верстъ на лошадахъ въ сторону отъ желѣзной дороги и воднаго пути, видѣли нѣсколько районовъ, весьма различныхъ по условіямъ заселенія:

1) плодородную сѣверную полосу киргизскихъ степей и степную часть Алтая—этой «обѣтованной земли» для переселенцевъ;

2) южную часть киргизскихъ степей, обильную свободными землями, но сравнительно бѣдную водой; при этомъ мы посѣтили пораженные засухой и двукратнымъ неурожаемъ переселенческіе поселки въ Павлодарскомъ уѣздѣ Семиречинской области, находившіеся, по всемъ имѣвшимся свѣдѣніямъ, въ худшихъ, едва ли не въ самыхъ бѣдственныхъ, условіяхъ во всемъ Степномъ краѣ;

3) лѣсостепную полосу, ближайшую къ Сибирской желѣзной дорогѣ, и

4) Маріинскую тайгу, на границѣ Енисейской губерніи, одну изъ труднѣйшихъ для заселенія мѣстностей въ средней Сибири.

Сдѣланные нами во время поѣздки наблюденія и выводы вкратцѣ представлены ниже.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Движеніе переселенцевъ.

Уменьшеніе переселенческаго движенія въ 1910 году.

Настоящій годъ, послѣ трехлѣтняго напряженнаго роста переселенія, есть годъ нѣкотораго уменьшенія переселенческаго движенія. Съ 1 Января по 1 Сентября прошло за Уралъ 323 тысячи человѣкъ переселенцевъ. Въ прошломъ году за то же время прошло почти вдвое больше—639 тысячъ. Пониженіе, вѣроятно же всего, объясняется двойнымъ вліяніемъ: неурожая въ Сибири и двухлѣтняго хорошаго урожая въ Европейской Россіи.

Какъ бы то ни было, временное затишье въ переселенческомъ движеніи несомнѣнно: но въ общемъ ходѣ вещей это имѣетъ и свои положительныя стороны. Небывалый подъемъ переселенія за послѣдніе годы привелъ къ тому, что правительственная организація не поспѣвала за ростомъ переселенческаго дѣла. Хотя кредиты переселенческой смѣты и увеличились за послѣднія пять лѣтъ въ пять разъ, съ 5 до 25 милліоновъ рублей, а число мѣстныхъ переселенческихъ служащихъ возросло съ 800 человѣкъ до 3 тысячъ, все же и этихъ силъ не хватало. Не успѣвали отводить всѣмъ участки, строить дороги, колодцы, врачебно-продовольственные пункты. Для того, чтобы перевозить переселенцевъ безъ задержекъ и скопленія въ узловыхъ станціяхъ, пришлось установить стѣснительныя очереди перевозки. И все же половина переселенцевъ шла внѣ установленныхъ рамокъ, на авось, не въ очередь, по дорожному тарифу, не заручившись землей, не имѣя на рукахъ переселенческихъ документовъ. Такихъ неустроенныхъ «самовольныхъ», сильно ослож-

нившихъ въ планы перевозки переселенцевъ и водворенія ихъ въ Сибири, набралось теперь за Ураломъ около 700 тысячъ душъ: они живутъ здѣсь въ качествѣ арендаторовъ и рабочихъ на земляхъ старожиловъ и другихъ переселенцевъ, получившихъ установленныя надѣлы, но положеніе ихъ часто крайне тяжелое. Многие, потерявъ надежду когда-либо устроиться въ Сибири въ качествѣ самостоятельныхъ хозяевъ, вынуждены возвращаться на родину. Сокращеніе общаго наплыва переселенцевъ въ текущемъ году даетъ возможность устроить хотя бы часть такихъ самовольныхъ, отведя подъ ихъ водвореніе вновь заготовленные и оставшіеся незанятыми участки, и вообще позволить многое въ переселенческомъ дѣлѣ подогнать и распутать: временно дана передышка.

Намъ не пришлось видѣть въ этомъ году переселенческаго движенія въ его разгарѣ—въ весеннюю пору. Ко времени нашего прибытія движеніе уже схлынуло; шли только рѣдкіе переселенческіе поѣзда. По пути нами осмотрѣны врачебныя переселенческіе пункты въ Пензѣ, Челябинскѣ, Омскѣ, Петропавловскѣ, Ново-Школаевскѣ и Камѣ, понемногу расширяемые, пополняемые новыми зданіями и образующіе все болѣе густую сѣть по линіямъ движенія переселенцевъ. При этомъ въ Челябинскѣ невольно бросались въ глаза, рядомъ съ новыми, просторными и свѣтлыми зданіями, сохранившіеся еще остатки старыхъ, тѣсныхъ и низкихъ переселенческихъ бараковъ; тѣ и другіе какъ бы представляли собою убогое прошлое переселенческаго дѣла и начало его лучшаго будущаго.

Условія перевозки за послѣдніе годы улучшились. Скорость переселенческихъ поѣздовъ увеличена, введены опредѣленные расписанія; на сибирской дорогѣ появились въ обращеніи новые переселенческіе вагоны пассажирскаго типа; за послѣдніе четыре года число остановочныхъ переселенческихъ пунктовъ на линіяхъ передвиженія увеличено вдвое: теперь ихъ около сотни. Кромѣ того военное вѣдомство уступаетъ для пользованія

Условія перевозки переселенцевъ.

переселенцевъ свободныя воинскія приспособленія: вагоны-кухни, прачечныя и т. п.

Санитарныя условія передвиженія переселенцевъ сносны; объ этомъ можно судить уже по тому, что съ 1908 года—времени появленія въ Европейской Россіи холеры—и до сихъ поръ среди переселенцевъ холерной эпидеміи не было. Между тѣмъ отдѣльные случаи обнаруженія въ переселенческихъ поѣздахъ холерныхъ, вскорѣ послѣ посадки, бывали (въ 1909 году—три случая, въ 1910 году—также три), но развитія эпидеміи не дали. Во время нашей поѣздки во многихъ сибирскихъ городахъ городскіе холерные бараки были полны больными, тогда какъ въ теплушкахъ и на переселенческихъ пунктахъ холерныхъ не было. А казалось бы, гдѣ холерѣ найти лучшую, болѣе легкую добычу, какъ не въ средѣ переселенческой бѣдноты, истощенной продолжительнымъ переездомъ.

Конечно, того, что сдѣлано для улучшенія условій движенія, далеко недостаточно: въ этой области многое еще предстоитъ сдѣлать, въ особенности по части рѣчного движенія, представляющаго теперь большое мѣсто. Но все же не здѣсь самыя жгучія, самыя неудовлетворенныя потребности переселенческаго дѣла. Перевозка переселенцевъ по Европейской Россіи и вообще по желѣзнымъ дорогамъ проходить у всѣхъ на глазахъ, и только оттого она и привлекаетъ наибольшее вниманіе. Забываютъ при этомъ обычныя условія, въ которыхъ живутъ переселенческія семьи на родинѣ и будутъ жить въ Сибири. Въ пути многіе находятъ непривычныя даже удобства. Предстоящій, согласно постановленію Государственной Думы, отпускъ 48 милліоновъ рублей на постройку улучшенныхъ вагоновъ для переселенцевъ имѣетъ несомнѣнное значеніе потому, что тѣ же вагоны нужны и для перевозки войскъ: но въ переселенческомъ дѣлѣ, при общей бѣдности переселенческаго бюджета, когда на самое главное—заготовку участковъ—тратится всего 4 милліона рублей, а вся переселенческая смѣта укладывается въ 25 мил-

ліоновъ, затрата 48 милліоновъ рублей на предоставленіе лишь большихъ удобствъ въ пути—едва ли задача первой очереди. Перевѣздъ совершенъ разъ—и забудется. Насущно важно въ этомъ отношеніи только сократить время перевѣзда и сберечь денежные средства переселенческой семьи, чтобы не обезсилить ее, еще до прихода на новыя мѣста, въ пути.

Это послѣднее соображеніе побуждаетъ высказаться противъ стоящаго теперь на очереди уничтоженія льготнаго переселенческаго тарифа.

Споръ о переселенческомъ тарифѣ.

Въ вопросѣ о тарифѣ собственно двѣ стороны. Одна—это обязательность для желѣзныхъ дорогъ перевозки переселенцевъ на условіяхъ для дорогъ убыточныхъ, другая—количество тѣхъ переселенцевъ, которымъ предоставляется право пользованія льготнымъ желѣзнодорожнымъ проѣздомъ.

Дороги насчитываютъ до 7½ милл. руб. убытковъ отъ льготнаго переселенческаго тарифа. Убытки эти могутъ быть очевидно болѣе или менѣе, въ зависимости отъ тѣхъ распоряженій и правилъ, на основаніи которыхъ переселенцамъ выдаются свидѣтельства на проѣздъ по льготному тарифу. Сокращеніе убытковъ желѣзнодорожной перевозки переселенцевъ, поэтому, достижимо измѣненіемъ не только самыхъ тарифныхъ ставокъ, но и порядка пользованія этими ставками.

Въ этомъ отношеніи введенный въ послѣднее время надзоръ за выдачею льготныхъ свидѣтельствъ сильно уменьшилъ обращеніе послѣднихъ. По свидѣтельству начальника Сибирской дороги, въ нынѣшнемъ году, одновременно съ сокращеніемъ переселенческаго движенія по льготнымъ билетамъ, возросло на этой дорогѣ число пассажировъ III и особенно IV класса, въ разрядъ которыхъ безъ сомнѣнія перешли многіе крестьяне, ранѣе легко выхлопававшіе себѣ на мѣстахъ выхода переселенческій тарифъ.

Простое рѣшеніе вопроса о переселенческомъ тарифѣ путемъ замѣны его тарифомъ IV класса совершенно неприемлемо.

Ущербъ, который потерпятъ переселенческія семьи, въ случаѣ примѣненія къ нимъ общаго тарифа IV класса (разница, въ среднемъ, около 80 рублей на семью), составитъ въ скудномъ бюджетѣ переселенческой семьи гораздо болѣе грозную величину, чѣмъ составляютъ 7½ миллионѣвъ рублей, изъ которыхъ 6 миллионѣвъ рублей приходится къ тому же на казенныя дороги, въ колоссальномъ желѣзнодорожномъ бюджетѣ. Въ частности, стоимость переселенія одной семьи на Дальній Востокъ поднялась бы до 400 рублей. Это значило бы погубить заселеніе дальневосточной окраины, имѣющее столь важное теперь государственное значеніе. Между тѣмъ, желѣзныя дороги, даже и частныя, не могутъ быть приравнены къ предпріятіямъ исключительно частнаго характера. Онѣ неизбѣжно участвуютъ и въ выгодахъ, и въ расходахъ общегосударственнаго характера. Многія желѣзнодорожныя линіи, несомнѣнно, выиграютъ отъ заселенія Сибири и развитія между ней и Европейской Россіей товарообмѣна; поэтому онѣ могли бы участвовать и въ расходахъ на переселеніе. Кромѣ того переселенцевъ везутъ, по большей части, все-таки въ теплушкахъ, а не въ классныхъ вагонахъ IV класса, такъ что извѣстная скидка въ тарифѣ даже справедлива.

Желательнымъ рѣшеніемъ вопроса является сохраненіе въ правилахъ желѣзнодорожнаго движенія нынѣшняго переселенческаго тарифа, но ограниченіе его примѣненія, какъ въ отношеніи перевозки ходоковъ и переселенцевъ, такъ и ихъ клади, особыми правилами о пользованіи этимъ тарифомъ, въ соответствии съ политикою правительственнаго поощренія переселенія въ извѣстную мѣстность.

Съ этой точки зрѣнія, предоставивъ вѣсѣмъ одиночнымъ ходокамъ, куда бы они ни направлялись для предварительнаго зачисленія земли, льготный, — хотя бы и нѣсколько выше существующаго, — тарифъ, напримѣръ, въ размѣрахъ воинскаго, слѣдуетъ подраздѣлить все остальное переселенческое движеніе на три группы.

Къ первой будутъ отнесены самостоятельныя семьи, водворяющіяся въ лучшихъ районахъ на участкахъ, которые будутъ отводиться тамъ для продажи. Семьи эти могутъ оплатить перевозку по IV классу. Вторую группу составятъ главный контингентъ нынѣ пользующихся льготами переселенцевъ, занимающихъ переселенческіе участки въ тѣхъ мѣстностяхъ Западной Сибири, заселеніе которыхъ не представляетъ затрудненій по обилію охотниковъ на эти земли и скорѣйшее заселеніе которыхъ не имѣетъ особаго значенія для охраны государственныхъ границъ. Вся эта группа должна пользоваться для перевозки и людей, и грузовъ пониженнымъ тарифомъ, ставки котораго могутъ быть, однако, приравнены къ оплатѣ воинскихъ перевозокъ. Наконецъ, въ третью группу, для которой необходимо сохранить дѣйствующій льготный тарифъ, попадутъ всѣ переселенцы, наиболѣе соответствующіе понятію покровительствуемыхъ правительствомъ «колонистовъ» новыхъ земель. Это хозяева, идущіе въ трудно заселяемыя, отдаленныя отъ жилой полосы, таежныя мѣстности и на самыя границы государства, будутъ ли это дальневосточныя области, или приграничная часть Западной Сибири.

Такимъ образомъ, учрежденія, завѣдующія выдачей льготныхъ свидѣтельствъ на мѣстахъ выхода, должны будутъ, при передвиженіи семейныхъ переселенцевъ на зачисленныя или купленныя ими земли, сообразовать такую выдачу съ правилами, въ силу которыхъ покупка или зачисленіе участковъ въ той или другой части Сибири будутъ сопряжены съ той или иной льготой по желѣзнодорожному проѣзду.

Но проектируемыя измѣненія переселенческаго тарифа, изъ осторожности, слѣдовало бы ввести лишь въ 1912 году, предоставивъ всѣмъ переселенцамъ будущаго года осуществить задуманный ими проѣздъ въ тѣхъ условіяхъ, которыя были имъ извѣстны при зачисленіи въ текущемъ году участковъ.

Рѣчная перевозка переселенцевъ потребуетъ, помимо, особыхъ приплатъ казны. Въ настоящее время

Рѣчная перевозка.

переселенцы, идущіе на Алтай и въ киргизскія степи по Оби и Иртышу, перевозятся большею частью на тѣсныхъ и ветхихъ товарныхъ баржахъ. Подолгу имъ приходится ждать парохода, иногда даже подъ открытымъ небомъ. Въ Омскѣ на пристани мы видѣли, рядомъ съ небольшимъ переселенческимъ баракомъ, заколоченный теперь деревянный сарай, который весной этого года, во время усиленной перевозки переселенцевъ, нанимался Переселенческимъ Управленіемъ для того, чтобы защитить отъ дождя скопившіяся на берегу и не помѣстившіяся въ баракъ семьи переселенцевъ. Договоры о перевозкѣ, ежегодно заключаемые Переселенческимъ Управленіемъ съ различными частными предпринимателями, для которыхъ переселенцы съ ихъ громоздкою кладью—грузъ не очень выгодный и очень хлопотливый, соблюдаются плохо.

Въ послѣднее время все чаще слышится, поэтому, пожеланіе о томъ, чтобы Переселенческое Управленіе завело свои рѣчныя флотиліи—свои пароходы и караваны баржей. Одинъ пароходъ на Амурѣ и нѣсколько баржей (также на Амурѣ и на Оби) у Переселенческаго Управленія уже есть. Но широко развивать свое пароходство Управленіе не въ состояніи: его дѣятельность и такъ уже чрезмѣрно осложнена самыми разнообразными задачами: одно и то же небольшое учрежденіе строитъ церкви, дороги, больницы, колодцы, отводитъ участки, производитъ почвенно-ботаническія изслѣдованія, устраиваетъ старожиловъ, инородцевъ, даже казаковъ—словомъ, поневолѣ вѣдаетъ чуть ли не всю Сибирью. Изъ скромнаго переселенческаго отдѣленія при Земскомъ Отдѣлѣ въ нѣсколько лѣтъ развилось учрежденіе, которое по обилію и разнообразію дѣла правильнѣе было бы назвать стариннымъ именемъ «Сибирскаго Приказа». Если этому учрежденію, оставивъ его въ нынѣшнемъ видѣ и размѣрахъ, «приказать» завести еще свой рѣчной флотъ и взяться за организацію водяныхъ сообщеній, то оно можетъ и не справиться.

Правильнѣе не возлагать на Переселенческое Управленіе постройки переселенческихъ пароходовъ, какъ не возлагается на него и постройка желѣзныхъ дорогъ, а остаться на почвѣ договоровъ съ частными пароходовладѣльцами, заключаемыхъ при содѣйствіи мѣстнаго округа водныхъ путей. Слѣдуетъ только превратить эти договоры въ долгосрочные и, обезпечивъ переселенцамъ необходимыя удобства, вмѣстѣ съ тѣмъ обезпечить и предпринимателямъ достаточную выгоду перевозокъ, хотя бы путемъ приплатъ по переселенческой смѣтѣ.

Необходимо, конечно, и другое: нужно развивать казенное и частное рѣчное пароходство въ Сибири. Громадныя сибирскія рѣки, вполнѣ пригодныя для судоходства и остающіяся почти мертвыми, должны быть использованы и какъ могучія артеріи заселенія, и какъ дешевые пути сообщенія. Постройка судовъ и организація правильныхъ рейсовъ составляютъ большое государственное дѣло въ Сибири, на которое не слѣдовало бы жалѣть денегъ.

Въ переселенческомъ движеніи текущаго года, наряду съ уменьшеніемъ числа переселенцевъ, необходимо отмѣтить одновременное повышеніе уровня ихъ состоятельности. Оно выразилось уже въ обиліи въ этомъ году переселенческаго скарба; число вагоновъ съ переселенческой кладью въ 1910 году превзошло число вагоновъ съ людьми. За первое полугодіе черезъ Сызрань прошло 9 тысячъ вагоновъ съ людьми и 13½ тысячъ вагоновъ клади. Сравнительная зажиточность переселенцевъ этого года отмѣчена также въ нѣсколькихъ порайонныхъ комитетахъ желѣзныхъ дорогъ и въ Челябинскѣ. Здѣсь могло сказаться вліяніе облегченныхъ указомъ 9 Ноября условій ликвидаціи надѣльныхъ земель на родинѣ и возможности залога надѣловъ въ Крестьянскомъ Банкѣ. А, можетъ быть, проникаетъ въ крестьянскую среду и общее сознаніе того, что на переселеніе лучше подниматься съ деньгами, а если денегъ нѣтъ, то его отложить.

Движеніе 1910 года; повышение уровня состоятельности переселенцевъ и уменьшеніе числа самовольныхъ.

Положительной чертой движения этого года является также меньший процент «самовольных»: они составляют уже не половину всех переселенцев, как бывало в последние годы, а менее трети; две трети переселенцев идут на зачисленные земли.

Увеличение обратного
движения.

Печальная сторона—это увеличение обратного движения в текущем году из Сибири. Число семейных обратных на 1 Сентября превысило уже 50 тысяч—на 14 тысяч больше прошлого года. До известной степени это объясняется все той же общей причиной, повлиявшей на сокращение размеров переселения: неурожаем в Сибири—при урожае в Европейской России. Земледельческая тяга за Урал временно сокращается, и развивается тяга из-за Урала. Но преобладание в среде обратных переселенцев так называемых «самовольных», не добившихся получения в Сибири участков, несмотря на все их усилия и просьбы, побуждает думать, что неблагоприятное влияние на ход переселения имела и применявшаяся в последние годы, не вполне удачная, система «организованного» переселения.

Действующая система
организованного переселения и необходимость ее
отмены.

Основная мысль этой системы была следующая. В лучших районах Западной Сибири—на Алтае и в киргизской степи—переселенческих участков с 1907 года не хватало и для одной десятой части желающих. Поэтому, во избежание наплыва туда большого числа ходоков, заведомо обреченных на неудачу, решено было ограничить ходаческое движение, согласовать его с размерами земельных запасов. К подбору ходоков были привлечены местные силы, в лице земств и землеустроительных комиссий, которым поручено при этом также связать выселение за Урал с землеустройством остающихся на родине.

Но это с неизбежностью повлекло за собою необходимость определять ежегодно вперед: какое же число ходоков и куда именно следует направлять из данной губернии. Так сложилась система заблаго-