

А. И. Власова**Медицинское обеспечение крестьян-переселенцев по пути следования железнодорожным и водным транспортом в Степной край в 1890—1910-х гг.**

Активизация переселенческого движения крестьян в Степной край после отмены крепостного права в 1861 г. была вызвана малоземельем в европейской части России и присоединением новых территорий к империи. В ходе миграции государство оказывало материальную поддержку переселенцам, в том числе предоставляло медицинскую помощь и осуществляло санитарный надзор за переселенцами на железнодорожном и речном транспорте. Комитет Сибирской железной дороги и Переселенческое управление как главные координаторы миграционных процессов уделяли значительное внимание перевозке пассажиров по Сибирской железной дороге, формируя переселенческие пункты и больницы на узловых железнодорожных станциях и оказывая финансовую поддержку. Контролировал чистоту вагонов медицинский персонал. Перевозка крестьян-переселенцев водным транспортом осуществлялась по сибирским рекам Тоболу, Оби, Иртышу. Однако медицинское обслуживание было сопряжено с рядом проблем. Переселенческое управление передавало судовладельцам ответственность за проведение санитарного надзора на судах и выплату жалования фельдшерам, оставив за собой только право отбора и назначения медицинского персонала на речные суда. Низкое качество санитарных условий судов провоцировало вспышки массовых заболеваний.

Ключевые слова: медицинское обеспечение, Степной край, крестьянское переселение, речной транспорт, железнодорожный транспорт.

Введение

Отмена крепостного права в Российской империи в 1861 г. повлекла за собой преобразования во всех сферах жизни общества. После выплаты выкупного платежа или получения паспорта для отхода на сторонние заработки у крестьян появлялась возможность как легально, так и нелегально переселяться в малонаселенные районы Сибири, Дальнего Востока и Степного края. Активность переселенческого движения менялась год от года. Это зависело от событий, которые происходили в 1880—1910-х гг.: массовые народные волнения, изменения политики государства в отношении крестьян, выдающиеся события в области экономики Российской империи [19, с. 2]. Одной из причин спада активности переселенческого движения до 1880-х гг. было действующее уголовное законодательство. Бывшие крепостные согласно ст. 1181—1205 «Уложения о наказаниях уголовных и исправительных» [31] подвергались уголовному преследованию не только при самовольном переселении, но и при подготовке к нему. Государство опасалось потерять дешевую рабочую силу, поэтому не давало развиваться переселенческому движению в полной мере. К середине 1870-х гг. количество самовольных переселенцев резко возросло, что поставило на повестку дня вопрос о необходимости государственного регулирования переселенческого движения и финансовой поддержки переселенцев. В июле 1881 г. были приняты «Временные правила о переселении крестьян на свободные казенные земли» [11] и «Временные правила по переселению в киргизские степи сельских обывателей» [1]. Данными законодательными актами предусматривалась финансовая и материальная поддержка переселенцев, решалась проблема землеустройства крестьян на местах водворения — они получали 30 десятин земли на душу мужского пола.

Важным аспектом переселенческой политики государства стало предоставление переселенцам медицинской помощи по пути следования в Степной край. Это было крайне актуально, поскольку переезд на новое место жительства из-за территориальной отда-

© Власова А. И., 2021

ленности Степного края занимал значительное время. Крестьяне могли осуществить переселение двумя маршрутами: железнодорожным или речным транспортом. Железнодорожный транспорт обеспечивал экономию времени, был менее затратным экономически. Речным транспортом можно было воспользоваться только в период летней навигации. Оба варианта предполагали гарантии со стороны государства — обеспечение медицинским обслуживанием крестьян-переселенцев по пути следования до места водворения. Анализ данной ситуации посвящена представленная статья.

Вопросы переселенческой политики в Сибирь в пореформенной России всегда волновали исследователей, особенно в дореволюционный период. Данной проблемой занимался значительный круг ученых, среди которых А. А. Исаев [11], А. М. Беркенгейм [4], И. А. Гурвич [8], В. В. Кирьяков [13]. Особого внимания заслуживает работа А. А. Кауфмана [12]. Исследователь проанализировал историю и особенности переселения крестьян из европейской части России в Сибирь, рассмотрел причины активизации переселенческого движения крестьян за Урал, а также дал подробную характеристику условиям жизни переселенцев в местах водворения. Кроме того, автор подчеркивал, что переселение в Сибирь сопровождалось оттоком обратных переселенцев, связанным с плохими адаптационными условиями крестьян.

В советский период тема исследований о переселенческой политике после отмены крепостного права оставалась по-прежнему актуальной. Этот вопрос рассматривался в работах Л. Ф. Склярова [25], В. В. Покшишевского [20], Л. М. Горюшкина [7], А. Т. Топчого [29]. В. В. Покшишевский предпринял попытку воссоздать картину заселения Сибири в целом и хозяйственного развития данной территории [20]. Исследователь рассматривал данный процесс не только с исторической точки зрения, но и с географической. В итоге он пришел к выводу, что природные условия оказывали большое влияние на экономическую адаптацию крестьян.

На современном этапе исследования процессов миграции крестьян во второй половине XIX — начале XX века не потеряли своей актуальности. Историки [16; 27] анализируют законодательное обеспечение миграционных процессов, организацию пассажирских перевозок переселенцев в Российской империи, формы межкультурной коммуникации переселенцев с коренными народами Сибири и Степного края. Вопросы врачебной, санитарной, продовольственной и денежной помощи фрагментарно рассматривались в работе В. Е. Смирновой [27].

Медицинское обслуживание крестьян при переселении в Сибирь изучалось Д. Н. Беляниным [2; 3]. В своих статьях исследователь рассматривает вопрос оказания врачебной и продовольственной помощи крестьянам-переселенцам в Сибири и на Дальнем Востоке в период 1861—1914 гг., условия переселения крестьян до организации Комитета Сибирской железной дороги и в период его деятельности. Автор приходит к выводу, что данная организация оказала значительное влияние на процесс переселения крестьян в Сибирь, подчеркивает, что к концу XIX в. значительно увеличилось финансирование переселенческого процесса со стороны государства, вследствие чего стало возможным создание врачебно-продовольственных пунктов вдоль основных маршрутов передвижения переселенцев в Сибирь.

Кроме того, Д. Н. Белянин в своей статье констатирует, что медицинская помощь, оказываемая на переселенческих пунктах в Сибири, позволила не допустить распространения инфекционных заболеваний за Уралом [3]. Несмотря на широкую сеть врачебно-продовольственных пунктов в центральных городах различных губерний (Тобольске, Иркутске, Челябинске, Омске и т.д.), сами переселенцы не всегда охотно обращались за квалифицированной медицинской помощью.

Е. В. Шуляк анализирует процесс и поддержку переселения крестьян за Урал (до Томска, Барнаула и Тобольска) [32]. Исследователь подчеркивает, что именно благотворительность сыграла важную роль при оказании медико-санитарной помощи крестьянам. На частные пожертвования были построены переселенческие бараки на окраинах Тюмени и Томска. Комитет Сибирской железной дороги также содействовал процессу переселения, оказывая не только материальную поддержку, но и организуя медицинские профилактические осмотры на ключевых пунктах следования. Тем не менее автор приходит к выводу, что осуществляемых мер иногда было недостаточно. Санитарные условия в процессе переселения были неудовлетворительными. Некоторым семьям приходилось ночевать под открытым небом, вагоны и поезда не соответствовали санитарно-гигиеническим условиям, наблюдалась высокая скученность и скопление переселенцев в отдельных пунктах.

В статье И. В. Егорышевой и С. Г. Гончаровой рассмотрена организация медицинской помощи переселенцам по пути их следования в Сибирь [9]. Авторы анализируют вклад П. А. Столыпина в улучшение организации переселенческого движения, оценивают его контроль над ведомствами, которые непосредственно регулировали процесс миграции крестьян за Урал. Кроме того, дан анализ деятельности Переселенческого управления в сфере санитарно-медицинского обслуживания. Исследователи в общих чертах рассматривают процесс создания врачебных и фельдшерских пунктов за Уралом, приводят общие данные по количеству заболевших и обратившихся за врачебной помощью в Сибири и на Дальнем Востоке.

Значительной работой, связанной с переселением крестьян за Урал и анализом столыпинской аграрной реформы, является труд В. Г. Тюкавкина. Основное внимание автор уделяет предпосылкам и этапам столыпинской аграрной реформы. Однако в рамки интересов исследователя входит и рассмотрение вопроса о медицинском обеспечении крестьян-переселенцев в местах водворения [30].

Вопросы санитарного и медицинского обеспечения процессов переселения в Западную Сибирь в поездах исследованы в статье А. И. Татарниковой и Н. И. Загороднюк [28]. Исследователи анализируют санитарное состояние поездов по пути следования крестьян-переселенцев в г. Томск, Тюмень и Челябинск. Несмотря на государственную поддержку переселенческой политики, в Западной Сибири наблюдалась нехватка медицинских кадров, которая усугубляла санитарно-гигиеническую обстановку в местах водворения крестьян. Последние не могли вовремя получить врачебную помощь, болезни приобретали запущенный характер, плохо поддавались лечению и передавались здоровым переселенцам, что нередко становилось причиной вспышек инфекционных заболеваний.

Таким образом, можно констатировать, что данная проблема, в том числе такой ее аспект, как санитарно-медицинское обеспечение переселенческих потоков железнодорожным и речным транспортом в Акмолинскую и Семипалатинскую области, в историографии не разрабатывались. Настоящая статья является попыткой восполнить историографический пробел и рассмотреть процессы обеспечения медицинской помощью крестьян-переселенцев в Степной край, которые направлялись по Транссибирской железной дороге до Омска и далее речным транспортом по р. Иртыш.

Цель исследования — выявить условия и механизмы оказания медицинской помощи крестьянам-переселенцам по пути следования водным и железнодорожным транспортом. Задачи исследования включали определение роли Переселенческого управления и Комитета Сибирской железной дороги в организации медицинской помощи переселенцам по пути их следования, рассмотрение форм реализации медицинской поддержки

и способов решения проблем в организации медико-санитарной помощи, обозначение источников финансирования врачебной помощи крестьянам-переселенцам по пути следования к местам водворения, выявление нормативно-правовой базы организации медицинской помощи.

Теоретической основой статьи выступает теория модернизации, которая объясняет модернизационные процессы, происходившие в Степном крае в конце XIX — начале XX века: переход от традиционного общества к индустриальному. Освоение степных пространств, создание в Степном крае базы земледелия и развитие аграрного сектора рассматривалось правящей элитой как часть модернизационной политики социально-экономической системы региона. В свою очередь, организация крестьянского переселения на территорию Степного края ознаменовала собой создание медицинской инфраструктуры в регионе: появление больниц, фельдшерских пунктов, аптек и т.д. [14].

Историко-сравнительный метод исследования помог выявить общие и различные черты в процессе оказания медицинской помощи, предоставляемой Переселенческим управлением и Комитетом Сибирской железной дороги, а также сравнить условия предоставления врачебной поддержки на железнодорожном и водном транспорте.

Источниковая база исследования представлена нормативно-правовыми актами, которые регламентировали процесс переселения крестьян в азиатскую часть России («Временные правила о переселении крестьян на свободные казенные земли», «Временные правила по переселению в киргизские степи сельских обывателей», «О добровольном переселении сельских обывателей и мещан на казенные земли: Закон от 13.07.1889» [17]), и делопроизводственной документацией — отчеты, рапорты, переписка чиновников Переселенческого управления [10; 15; 18; 19; 21—23]. Большую часть делопроизводственных источников составили документы Российского государственного исторического архива (фонд 391).

Основная часть

Присоединение Степного края к Российской империи совпало с активизацией реформаторской политики в стране. После завершения присоединения новой территории и отмены крепостного права большинство крестьян предприняли попытки переселения на новые территории: в Сибирь, Степной край и на Дальний Восток. Для дальнейшего регулирования процессов миграции и водворения крестьян на новых территориях за Уралом 2 декабря 1896 г. в структуре Министерства внутренних дел была создана специальная организация — Переселенческое управление [33]. Функции Управления заключались в выдаче разрешений на переселение и переселенческих кредитов, устройстве переселенцев в местах водворения, финансовой и медицинской поддержке в процессе следования к новым местам жительства.

Увеличение количества переселенцев активизировало вопрос об организации системы перевозки крестьян к местам их водворения. До строительства Транссибирской магистрали маршрут, по которому следовали переселенческие массы, был достаточно сложным: крестьяне передвигались в основном пешком или на лошадях, преодолевая в день расстояние примерно в 40—50 верст. Тяжелые условия передвижения переселенцев, суровые климатические условия провоцировали у них ряд заболеваний, которые перерастали в эпидемии [5, с. 125].

После введения в эксплуатацию Сибирской железной дороги в 1895 г. одним из главных способов передвижения крестьян к местам заселения стал железнодорожный транспорт. Большая часть переселенцев добиралась до новых мест жительства на поездах из-за низкой цены билетов и удобства перевозки скота и личных вещей. В связи с этим финансирование переселенческого движения и обязанности по оказанию переселенцам

медицинской помощи наряду с Переселенческим управлением взял на себя Комитет Сибирской железной дороги [13].

Комитет Сибирской железной дороги частично финансировал медико-санитарную помощь крестьянам-переселенцам по пути их следования до мест водворения. За счет этой организации были обустроены обсервационные и санитарные вагоны, оплачивалась работа фельдшеров, оказывалась неотложная помощь на Сибирской железной дороге и в примыкающих к ней переселенческих пунктах, производилась изоляция больных пассажиров. В период наиболее активного переселения, когда основного медицинского персонала на Транссибирской магистрали не хватало, дополнительный персонал вызывался за счет средств Комитета. Кроме того, на службе у Комитета находились кондукторы-фельдшеры, которые имели при себе аптечку и все необходимые медикаменты на случай оказания срочной медицинской помощи [26].

За период с 1906 по 1910 г. в Западном районе передвижения переселенцев постепенно расширялась сеть и улучшалась обеспеченность наблюдательных пунктов. В зависимости от имеющегося на них оборудования они делились на фельдшерские, продовольственные и остановочные [18, с. 35].

Так как Транссибирская магистраль проходила через г. Омск, а ветки в Семипалатинскую область не было, то единственным способом попасть из Омска в Павлодар, Семипалатинск и Усть-Каменогорск оставался речной транспорт. Финансовая и медицинская поддержка пассажиров речного транспорта также находилась в ведении Переселенческого управления и Комитета Сибирской железной дороги. В июне 1893 г. Комитет выделил денежные средства на улучшение судоходства на реках Туре, Тоболе, Иртыше, Оби и Томи. Были установлены новые водомерные посты, произведена закупка землечерпалок и вспомогательных судов. Однако в отличие от Сибирской железной дороги пассажирский поток на речном транспорте был незначительным [24, с. 312]. Во многом это обусловлено тем, что на речном транспорте в Западной Сибири были неудовлетворительные санитарные условия, провоцирующие массовые заболевания, гибель детей и взрослых. Например, в одном из свидетельств о подобных событиях сообщалось: «Дорога для переселенцев была очень неблагоприятная, потому что при переезде из Тюмени в Павлодар на барже было похоронено очень много детей, умерших от скарлатины» [6, с. 423]. Многие семьи не имели возможности похоронить своих детей, так как суда не останавливались на длительные стоянки, во время которых можно было провести похороны. Матерям приходилось оставлять тела умерших детей для погребения местным жителям селений, расположенных вдоль Иртыша.

Несмотря на то что команды судов поддерживали образцовую чистоту в помещениях на пароходах, полностью обеспечить комфортный проезд никак не удавалось. Питание на борту было скудным. Если на Сибирской железной дороге имелась возможность получить горячее питание, приобрести хлеб и иные продукты питания, то переселенцы, следующие речным транспортом, были обречены на суровую голодовку. Вне зависимости от расписания суда делали остановку только там, где пожелает капитан и его команда. На пристанях, где все-таки осуществлялась остановка, отсутствовали продуктовые лавки, иногда продавались яйца и молоко.

Кипяток выдавался, но качество воды оставалось неудовлетворительным: она наливалась в железные кадки, которые нагревались паром. Часто вода не успевала нагреться и закипеть. Такая мутная горячая вода на отрезке пути от Омска до Семипалатинска стоила 20 коп. [21, л. 8]. Охлажденной питьевой воды не было, равно как холодильников и фильтров. Все вышеперечисленные факторы приводили к тому, что на борту вспыхивали различные заболевания желудочно-кишечного тракта.

Поддержание здоровья переселенцев осложнялась и тем фактором, что некоторые суда не соответствовали санитарным нормам. Особенно это касалось пароходов американского типа, где наблюдались сквозняки. Несмотря на многочисленные протесты переселенцев, матросы каждую ночь оставляли открытыми боковые и кормовые задвигающиеся перегородки, вследствие чего на борту постоянно присутствовали не только простуженные дети, но и взрослые. В силу ограниченности пространства на судне инфекционные болезни распространялись с большой скоростью. Более того, частные судовладельцы зачастую вместо пароходов присылали за переселенцами баржи, непригодные для перевозки людей. Помимо барж переселенцы были вынуждены мигрировать на судах в пароходных трюмах, откуда им не разрешали выходить на палубу.

Санитарные нормы нарушались не только на самих пароходах, но и при посадке переселенцев на борт. Так, в Омске осмотр происходил примитивно, а в Павлодаре и Семипалатинске и вовсе не проводился. Большинство переселенцев попадало на суда не на ключевых переселенческих пунктах, где хоть как-то поддерживалась благоприятная эпидемиологическая обстановка, оказывалась медицинская помощь и соблюдались санитарные нормы, а на разбросанных вдоль побережья городских пристанях, где отсутствовал надзор со стороны чинов переселенческой организации [23, л. 19].

Осмотр пассажиров на самих судах осуществлялся примитивно. Фельдшеры (как правило, не более трех человек, а иногда их вовсе не было), находившиеся на пароходах, не обращали внимания на переселенцев, их положение, снабжение кипятком. За весь маршрут медицинский персонал мог всего лишь один раз произвести поверхностный осмотр крестьян на соблюдение санитарных норм во время пути следования к местам водворения. Причина в том, что функции фельдшеров на судах не были прописаны и закреплены законодательно. Каюты медиков находились в зоне второго класса, на водном транспорте отсутствовали представители Красного креста, что делало медицинский персонал совершенно недоступным и невидимым для переселенцев [21, л. 5].

Переселенческая организация хотя и нанимала на речной транспорт медицинских работников, но выплату им жалованья осуществляли судовладельцы. Оно составляло 40 руб. в месяц и считалось достаточно низким для работников такого уровня квалификации [21, л. 10]. Медицинский персонал с законченным высшим образованием на такой должностной оклад трудоустроиваться отказывался. На некоторых пароходах судовладельцы ущемляли права медицинских работников, что порождало высокую текучесть кадров. В связи с этим нередкими были ситуации, когда Переселенческое управление не находило медиков и суда уходили без фельдшеров, что являлось нарушением правил судоходства в Сибири. Администрация путей сообщения составляла по данным фактам протоколы, а частные судоходные компании переносили всю ответственность (в том числе и материальную) на переселенческую организацию [24, с. 313].

Еще одна острая проблема, с которой столкнулись как фельдшеры, так и сами переселенцы, — недостаток медикаментов. Финансовая поддержка Переселенческим управлением медицинской службы на речном транспорте была слабой, денег на лекарственные препараты не хватало. Владельцы пароходов на собственные средства покупали медикаменты по весьма ограниченному реестру, не желая совершать лишние траты. Иногда ситуация с лекарствами обострялась до такой степени, что на борту судна не оказывалось даже самых дешевых и распространенных лекарств [21, л. 9].

По пути следования речным транспортом вдоль р. Иртыш Переселенческое управление открывало переселенческие пункты и пристани, где крестьяне могли получить помощь врачей, горячее питание и медикаменты [23, л. 10]. Одной из ключевых точек стала переселенческая пристань в Омске. В 1908 г. через эту пристань прошло до 40 тыс.

переселенцев. По мнению переселенческих чиновников, именно этот пункт заслуживал особого внимания в плане проведения и поддержания санитарных мероприятий как в обычное время, так и во время вспышек инфекционных заболеваний [22, л. 19]. Именно поэтому при Омской пристани открыли новую амбулаторию, где переселенцы могли получить квалифицированную медицинскую помощь и горячее питание после долгого голодания на судне. Но и она, по оценке чиновников Переселенческого управления, не соответствовала санитарным нормам. Переселенцам приходилось направляться с пристани глубже в город из-за огромной скученности людей, нехватки транспортных средств, а иногда и по причине отсутствия элементарной медицинской помощи: у фельдшеров зачастую не оказывалось даже перевязочных средств [22, л. 16].

Еще один переселенческий пункт — Качирский. Там можно было получить горячее питание, кипяток и профессиональную медицинскую помощь, в том числе акушерскую [21, л. 10].

В помещениях Павлодарского переселенческого пункта размещались как здоровые, так и больные переселенцы, что осложняло эпидемиологическую обстановку на остановочном пункте. Переселенцы направлялись в уездную больницу в Павлодар, где могли получить помощь, если в больнице были свободные места. Если их не было, больных оставляли либо в бараке, либо на возу [21, л. 10].

Семипалатинский переселенческий пункт считался наиболее материально обеспеченным среди всех подобных пунктов, расположенных по пути следования переселенцев по р. Иртыш. Там располагались переселенческие бараки, пунктовая больница и небольшой склад. Пунктовая больница — специально построенное здание, которое выполняло функции амбулатории. Однако ее отделения не были разделены: отсутствовало помещение для приема больных, не было отдельного помещения для хранения лекарственных препаратов. Чистота и стерильность в операционных не удовлетворяли требованиям санитарных норм. В холодное время года больница плохо отапливалась. Существенный недостаток Семипалатинской амбулатории заключался в том, что отделение для инфекционных больных не было изолировано от остальных помещений. В связи с этим существовала опасность распространения инфекционных заболеваний среди остальных пациентов амбулатории [21, л. 11].

Переселенческое управление пыталось решить проблемы медико-санитарного обеспечения перевозок переселенцев речным транспортом в Сибири. В 1909 г. оно просило Лесной департамент оказать помощь в перевозке переселенцев в период с момента открытия навигации до конца июня. Однако попытка оказалась неудачной, так как в распоряжении департамента не было достаточного количества судов, чтобы сдать их в аренду переселенческой организации [22, л. 8]. Вторая попытка Переселенческого управления по улучшению условий перевозки крестьян-переселенцев была предпринята через 2 года. Между ним и Русско-китайским акционерным обществом пароходства в 1911 г. был заключен договор [21, л. 12]. На основании этого соглашения судовладельцы организовывали бесплатное снабжение переселенцев достаточным количеством кипятка, предоставляли им возможность самостоятельного приготовления пищи. Кроме того, на пароходе осуществлялась продажа горячего питания, оборудовались холодильные установки, где размещались запасы молока и других продуктов.

Договор 1911 г. предполагал размещение на судне медицинского персонала, приглашенного Переселенческим управлением. В его состав должен был входить 1 фельдшер. Для нанимаемого медицинского работника устанавливался образовательный ценз — не ниже четырех курсов медицинского института.

В 1910-х гг. в перевозке переселенцев железнодорожным и водным транспортом были достигнуты улучшения и отмечена надлежащая организованность этого процесса: скорость поездов увеличилась, на Сибирской железной дороге появились новые переселенческие вагоны, не было задержек рейсов, которые могли бы повлечь за собой значительные скопления переселенцев на узловых станциях и пристанях. Все это способствовало сдерживанию распространения заболеваемости в Степном крае [19, с. 3; 10, с. 6].

Заключение

Подводя итог, следует отметить, что на начальном этапе переселенческой политики переселение крестьян законодательно не регламентировалось. Лишь в 1881 г., когда произошел резкий рост числа переселений в азиатскую часть России, появились первые нормативно-правовые акты, которые прописывали условия и способы переселения крестьян в Сибирь — «Временные правила о переселении крестьян на свободные казенные земли» [11] и «Временные правила по переселению в киргизские степи сельских обывателей» [1].

Переселенческое управление и Комитет Сибирской железной дороги выступили основными перевозчиками крестьян. В процессе анализа удалось выяснить, что Переселенческое управление и Комитет Сибирской железной дороги оказали материальную и медицинскую помощь крестьянам-переселенцам в пути следования по Сибирской железной дороге к местам их водворения. За счет средств Комитета были введены в эксплуатацию санитарные вагоны, куда помещались больные и заболевшие во время переезда крестьяне-переселенцы. Кроме финансирования переселенческого движения, Переселенческое управление назначало в составы Сибирской железной дороги фельдшеров, которые снабжались необходимыми медикаментами за счет Комитета Сибирской железной дороги. На переселенческих пунктах Управление открывало столовые и переселенческие больницы, чтобы крестьяне могли получить не только медицинскую, но и продовольственную поддержку. В ходе перевозки главной проблемой являлось санитарное состояние вагонов. Не всегда в них поддерживалась образцовая чистота, часто больные крестьяне не изолировались в отдельном вагоне, а следовали до места назначения в общем вагоне со здоровыми переселенцами.

Финансовая и медицинская поддержка переселенцев на водном транспорте также находилась в ведении Переселенческого управления и Комитета Сибирской железной дороги. Однако санитарные условия при перевозке пассажиров по р. Иртыш были неудовлетворительными. Ни Переселенческое управление, ни Комитет Сибирской железной дороги не могли решить этот вопрос, так как суда принадлежали частным лицам, а переселенческие организации лишь назначали медицинский персонал на судно. Кроме того, суда не были обеспечены продовольственным запасом и кипятком, поэтому переселенцы прибывали к местам водворения больными.

В целом передвижение переселенцев речным транспортом по р. Иртыш было организовано гораздо хуже, чем их перевозка в вагонах по Сибирской железной дороге. Разветвленной системы оказания медицинской помощи на судах не существовало, квалифицированный медицинский персонал не был заинтересован в работе на речном транспорте, так как получал низкое жалованье. Постоянные стычки между частными судовладельцами и фельдшерами, отправляемыми Переселенческим управлением, также наносили непоправимый вред качеству оказания медицинской помощи и соблюдению санитарных норм при перевозке переселенцев по р. Иртыш. В отличие от железнодорожных перевозок, которые контролировались Комитетом Сибирской железной дороги и российским правительством, водные перевозки находились под надзором частных владельцев паро-

ходов. Ввиду отсутствия должного контроля со стороны государства судовладельцы часто нарушали договорные обязательства, не опасаясь наказаний.

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 20-39-90018.

Список использованных источников и литературы

1. Анфимов А. М. Крестьянское земельное право в пореформенной России // Социально-политическое и правовое положение крестьянства в дореволюционной России. Воронеж : Изд-во Воронеж. гос. ун-та, 1983. С. 208—221.
2. Белянин Д. Н. Деятельность переселенческих пунктов и врачебно-продовольственная помощь переселенцам в Сибири в 1861—1905 годах // Научный диалог. Екатеринбург : Центр научных и образовательных проектов, 2019. № 12. С. 230—247. DOI: 10.24224/2227-1295-2019-12-230-247.
3. Белянин Д. Н. Медицинская помощь переселенцам во время следования в Сибирь в 1906—1914 годах // Научный диалог. Екатеринбург : Центр научных и образовательных проектов, 2020. № 11. С. 315—334. DOI: 10.24224/2227-1295-2020-11-315-334.
4. Беркенгейм А. М. Переселенческое дело в Сибири. М. : Типо-лит. т-ва И. Н. Кушнерев и Ко, 1902. 61 с.
5. Власова А. И. Организация и обеспечение медико-врачебной помощи крестьянам-переселенцам Акмолинской и Семипалатинской областей Степного края (80-е гг. XIX — начало XX в.) // Society and Security Insights. Барнаул : Алтайский гос. ун-т, 2020. Т. 3, № 4. С. 121—132.
6. Голошубин И. С. Справочная книга Омской епархии. Омск : Иртыш, 1914. 1250 с.
7. Горюшкин Л. М. Переселенческое движение и сельское хозяйство в Сибири во второй половине XIX — начале XX в. : препринт. Новосибирск, 1989. 51 с.
8. Гурвич И. А. Переселение крестьян в Сибирь. М. : А. Левенсон и К°, 1888. 165 с.
9. Егорышева И. В., Гончарова С. Г. Медицинское обеспечение переселения крестьян в Сибирь в ходе Столыпинской реформы // Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины. М. : АО «Шико», 2013. № 3. С. 58—60.
10. Записка П. А. Столыпина и А. В. Кривошеина о поездке в Сибирь и Поволжье. СПб. : Тип. А. С. Суворина, 1911. 170 с.
11. Исаев А. А. Переселенческое дело с начала 80-х годов. СПб. : Тип. В. Меркушева, 1895. 16 с.
12. Кауфман А. А. Переселение и колонизация. СПб. : Тип. т-ва «Общественная польза», 1905. 450 с.
13. Кирьяков В. В. Очерки по истории переселенческого движения в Сибирь. М. : Типо-лит. т-ва И. Н. Кушнерев и Ко, 1902. 374 с.
14. Лысенко Ю. А., Анисимова И. В., Тарасова Е. В., Стурова М. В. Традиционное казахское общество в национальной политике Российской империи: концептуальные основы и механизм реализации (XIX — начало XX в.). Барнаул : Азбука, 2014. 272 с.
15. Начальник Сибирской железной дороги о положении переселенцев // Сибирские вопросы. СПб. : В. П. Сукачев, 1907. № 27. С. 26—28.
16. Никоненко Д. В. Переселенческая политика в российском законодательстве (1861—1889) : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Новосибирск, 2006. 25 с.
17. О добровольном переселении сельских обывателей и мещан на казенные земли: Закон от 13.07.1889 // Полное собрание законов Российской империи. Собр. 3. СПб. : Гос. тип., 1889. Т. 9. С. 619.
18. Переселение и землеустройство за Уралом в 1906—1910 гг. и отчет по переселению и землеустройству за 1910 год. СПб. : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1911. 501 с.
19. Переселение и землеустройство за Уралом в 1911 г. Пг. : Тип. М. П. Фроловой, 1912. 326 с.
20. Покшишевский В. В. Заселение Сибири. Иркутск : Иркут. обл. изд-во, 1951. 208 с.
21. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 391. Оп. 4. Д. 360.
22. РГИА. Ф. 391. Оп. 4. Д. 950.
23. РГИА. Ф. 391. Оп. 3. Д. 1435.
24. Сафронов С. А. Перевозка переселенцев в период Столыпинской аграрной реформы // Вестник Тамбовского государственного университета. 2011. № 11 (103). С. 309—315.
25. Скляр Л. Ф. Переселение и землеустройство в Сибири в годы Столыпинской аграрной реформы. Л. : Изд-во Ленингр. ун-та, 1962. 588 с.
26. Смирнов С., Смирнова В. Врачебно-санитарное обслуживание переселенцев на железных дорогах Азиатской России в начале XX века // Вестник Челябинского государственного университета. 2003. № 2 (3). С. 182—200.

27. Смирнова В. Е. Организация перевозки переселенцев в России (1881—1914) : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Челябинск, 1998. 17 с.
28. Татарникова А. И., Загороднюк Н. И. Массовое переселение крестьян в Западную Сибирь в конце XIX — начале XX в. в санитарно-гигиеническом измерении // Вестник Томского государственного университета. 2018. № 437. С. 148—154.
29. Топчий А. Т. Крестьянские реформы в Сибири. Томск : Изд-во Томск. ун-та, 1979. 276 с.
30. Тюкавкин В. Г. Великорусское крестьянство и столыпинская аграрная реформа. М. : Памятники исторической мысли, 2001. 304 с.
31. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. СПб. : Тип. Второго Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1845. 898 с.
32. Шуляк Е. В. Переселение за Урал: медицинская и продовольственная помощь переселенцам, следующим в Сибирь (80-е гг. XIX — начало XX в.) // Гороховские чтения : материалы третьей региональной музейной конференции. Челябинск : Изд-во Челяб. гос. краевед. музея, 2012. С. 248—254.
33. Энциклопедия «Петр Аркадьевич Столыпин» [Электронный ресурс]. URL: http://www.stolypin.ru/proekty-fonda/entsiklopediya-petr-arkadevich-stolypin/?ELEMENT_ID=107 (дата обращения: 15.03.2021).

Поступила в редакцию 14.05.2021

Власова Анна Игоревна, аспирант
Алтайский государственный университет
Российская Федерация, 656049, Алтайский край, г. Барнаул, пр. Ленина, 61
E-mail: for.ann.annie@yandex.ru
ORCID: 0000-0001-7799-438X

UDC 94(574)+61(574)

A. I. Vlasova

Medical support of migrant peasants along the route by rail and water transport to the Steppe territory in the 1890s — 1910s

The intensification of the resettlement movement of peasants in the Steppe territory after the abolition of serfdom in 1861 was caused by the lack of land in the European part of Russia and the annexation of new territories to the empire. In the course of migration, the state provided material support to the migrants, including medical assistance and carrying out sanitary supervision of the migrants by rail and river transport. The Committee of the Siberian Railway and the Resettlement Administration, as the main coordinators of migration processes, paid considerable attention to the transportation of passengers along the Siberian Railway, forming resettlement centers and hospitals at junction railway stations and providing financial support. The medical personnel monitored the cleanliness of the carriages. The transportation of migrant peasants by water transport was carried out along the Siberian rivers like the Tobol, the Ob, the Irtysh. However, medical care was fraught with a number of problems. The resettlement department made the ship owners responsible for sanitary supervision on ships and the payment of salaries to paramedics, leaving only the right to select and assign medical personnel to river ships. The poor quality of the sanitary conditions of the ships provoked outbreaks of mass diseases.

Key words: medical support, Steppe territory, peasant resettlement, river transport, railway transport.

Vlasova Anna Igorevna, Postgraduate student
Altai State University
Russian Federation, 656049, Altai kray, Barnaul, pr. Lenina, 61
E-mail: for.ann.annie@yandex.ru
ORCID: 0000-0001-7799-438X

References

1. Anfimov A. M. Krest'yanskoe zemel'noe pravo v poreformennoi Rossii [Peasant land law in post-reform Russia]. *Sotsial'no-politicheskoe i pravovoe polozhenie krest'yanstva v dorevolutsionnoi Rossii* [Socio-political and legal status of the peasantry in pre-revolutionary Russia]. Voronezh, Voronezh. gos. un-t Publ., 1983, pp. 208—221. (In Russian)
2. Belyanin D. N. Deyatel'nost' pereselencheskikh punktov i vrachebno-prodovol'stvennaya pomoshch' pereselentsam v Sibiri v 1861—1905 godakh [The Activities of Resettlement Centers and Medical and Food Assistance to Resettles in Siberia in 1861—1905]. *Nauchnyi dialog — Scientific Dialogue*. Yekaterinburg, Tsentr nauchnykh i obrazovatel'nykh proektov Publ., 2019, no. 12, pp. 230—247. DOI: 10.24224/2227-1295-2019-12-230-247. (In Russian)
3. Belyanin D. N. Meditsinskaya pomoshch' pereselentsam vo vremya sledovaniya v Sibir' v 1906—1914 godakh [Medical Assistance to Migrants on their Way to Siberia in 1906—1914]. *Nauchnyi dialog — Scientific Dialogue*. Yekaterinburg, Tsentr nauchnykh i obrazovatel'nykh proektov Publ., 2020, no. 11, pp. 315—334. DOI: 10.24224/2227-1295-2020-11-315-334. (In Russian)
4. Berkengeim A. M. *Pereselencheskoe delo v Sibiri* [Resettlement business in Siberia]. Moscow, Tipol. t-va I. N. Kushnerev i Ko Publ., 1902. 61 p. (In Russian)
5. Vlasova A. I. Organizatsiya i obespechenie mediko-vrachebnoi pomoshchi krest'yanam-pereselentsam Akmolinskoi i Semipalatinskoi oblasti Stepnogo kraia (80-e gg. XIX — nachalo XX v.) [Organization and provision of medical assistance to migrant peasant of Akmolinsk and Semipalatinsk regions of the Steppe territory (80s years of the XIX — early XX century)]. *Society and Security Insights*. Barnaul, Altaiskii gos. un-t Publ., 2020, vol. 3, no. 4, pp. 121—132. (In Russian)
6. Goloshubin I. S. *Spravochnaya kniga Omskoi eparkhii* [Reference book of the Omsk diocese]. Omsk, Irtysh Publ., 1914. 1250 p. (In Russian)
7. Goryushkin L. M. *Pereselencheskoe dvizhenie i sel'skoe khozyaistvo v Sibiri vo vtoroi polovine XIX — nachale XX v.: preprint* [Resettlement movement and agriculture in Siberia in the second half of the XIX — early XX century. Preprint]. Novosibirsk, 1989. 51 p. (In Russian)
8. Gurvich I. A. *Pereselenie krest'yan v Sibir'* [Resettlement of peasants to Siberia]. Moscow, A. Levenson i Ko Publ., 1888. 165 p. (In Russian)
9. Egorysheva I. V., Goncharova S. G. Meditsinskoe obespechenie pereseleniya krest'yan v Sibir' v khode Stolypinskoi reformy [Medical support for the resettlement of peasants to Siberia during the Stolypin reform]. *Problemy sotsial'noi gigieny, zdравookhraneniya i istorii meditsiny*. Moscow, Shiko Publ., 2013, no. 3, pp. 58—60. (In Russian)
10. *Zapiska P. A. Stolypina i A. V. Krivosheina o poezdke v Sibir' i Povolzh'e* [P. A. Stolypin and A. V. Krivoshein note about a trip to Siberia and Volga region]. St. Petersburg, Tip. A. S. Suvorina Publ., 1911. 170 p. (In Russian)
11. Isaev A. A. *Pereselencheskoe delo s nachala 80-kh godov* [Resettlement business since the early 80s]. St. Petersburg, Tip. V. Merkusheva Publ., 1895. 16 p. (In Russian)
12. Kaufman A. A. *Pereselenie i kolonizatsiya* [Resettlement and colonization]. St. Petersburg, Tip. t-va "Obshchestvennaya pol'za" Publ., 1905. 450 p. (In Russian)
13. Kir'yakov V. V. *Ocherki po istorii pereselencheskogo dvizheniya v Sibir'* [Essays on the history of the resettlement movement in Siberia]. Moscow, Tipol. t-va I. N. Kushnerev i Ko Publ., 1902. 374 p. (In Russian)
14. Lysenko Yu. A., Anisimova I. V., Tarasova E. V., Sturova M. V. *Traditsionnoe kazakhskoe obshchestvo v natsional'noi politike Rossiiskoi imperii: kontseptual'nye osnovy i mekhanizm realizatsii (XIX — nachalo XX v.)* [Traditional Kazakh society in the national policy of the Russian Empire: conceptual foundations and implementation mechanism (XIX — early XX centuries)]. Barnaul, Azbuka Publ., 2014. 272 p. (In Russian)
15. Nachal'nik Sibirskoi zheleznoi dorogi o polozhenii pereselentsev [Head of the Siberian Railway on the Situation of Migrants]. *Sibirskie voprosy*. St. Petersburg, V. P. Sukachev Publ., 1907, no. 27, pp. 26—28. (In Russian)
16. Nikonenko D. V. *Pereselencheskaya politika v rossiiskom zakonodatel'stve (1861—1889): avtoref. dis. ... kand. ist. nauk* [Resettlement policy in Russian legislation (1861—1889). Abstr. Cand. Dis.]. Novosibirsk, 2006. 25 p. (In Russian)
17. O dobrovol'nom pereselenii sel'skikh obyvatel'ei i meshchan na kazennye zemli: Zakon ot 13.07.1889 [On the voluntary resettlement of rural inhabitants and philistines to state land: Law of 07/13/1889]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiiskoi imperii* [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Coll. 3. St. Petersburg, Gos. tip. Publ., 1889, vol. 9, p. 619. (In Russian)
18. *Pereselenie i zemleustroistvo za Uralom v 1906—1910 gg. i otchet po pereseleniyu i zemleustroistvu za 1910 god* [Resettlement and land management beyond the Urals in 1906—1910 and the 1910 Resettlement and Land Management Report]. St. Petersburg, Tip. Yu. N. Erlikh Publ., 1911. 501 p. (In Russian)

19. *Pereselenie i zemleustroistvo za Uralom v 1911 g.* [Resettlement and land management beyond the Urals in 1911]. Petrograd, Tip. M. P. Frolovoi Publ., 1912. 326 p. (In Russian)
20. Pokshishevskii V. V. *Zaselenie Sibiri* [Settling Siberia]. Irkutsk, Irkut. obl. izd-vo Publ., 1951. 208 p. (In Russian)
21. *Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv* [Russian State Historical Archives] (RGIA). F. 391. Op. 4. D. 360.
22. RGIA. F. 391. Op. 4. D. 950.
23. RGIA. F. 391. Op. 3. D. 1435.
24. Safronov S. A. *Perevozka pereselentsev v period Stolypinskoi agrarnoi reformy* [Transportation of migrants during the Stolypin agrarian reform]. *Vestnik Tambovskogo gosudarstvennogo universiteta*, 2011, no. 11 (103), pp. 309—315. (In Russian)
25. Sklyarov L. F. *Pereselenie i zemleustroistvo v Sibiri v gody Stolypinskoi agrarnoi reformy* [Resettlement and land management in Siberia during the Stolypin agrarian reform]. Leningrad, Leningr. un-t Publ., 1962. 588 p. (In Russian)
26. Smirnov S., Smirnova V. *Vrachebno-sanitarnoe obsluzhivanie pereselentsev na zheleznikh dorogakh Aziatskoi Rossii v nachale XX veka* [Medical and sanitary services for migrants on the railways of Asian Russia in the beginning of the 20th century]. *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta*, 2003, no. 2 (3), pp. 182—200. (In Russian)
27. Smirnova V. E. *Organizatsiya perevozki pereselentsev v Rossii (1881—1914): avtoref. dis. ... kand. ist. nauk* [Organization of the transportation of migrants in Russia (1881—1914). Abstr. Cand. Dis.]. Chelyabinsk, 1998. 17 p. (In Russian)
28. Tatarnikova A. I., Zagorodnyuk N. I. *Massovoe pereselenie krest'yan v Zapadnyu Sibir' v kontse XIX — nachale XX v. v sanitarno-gigienicheskom izmerenii* [Mass resettlement of peasants in Western Siberia in the late 19th — early 20th centuries in the sanitary and hygienic dimension]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta — Tomsk State University Journal*, 2018, no. 437, pp. 148—154. (In Russian)
29. Topchii A. T. *Krest'yanskie reformy v Sibiri* [Peasant reforms in Siberia]. Tomsk, Tomsk. un-t Publ., 1979. 276 p. (In Russian)
30. Tyukavkin V. G. *Velikorusskoe krest'yanstvo i stolypinskaya agrarnaya reforma* [Russian peasantry and Stolypin agrarian reform]. Moscow, Pamyatniki istoricheskoi mysli Publ., 2001. 304 p. (In Russian)
31. *Ulozhenie o nakazaniyakh ugovolnykh i ispravitel'nykh* [Code of criminal and correctional punishments]. St. Petersburg, Tip. Vtorogo Otdeleniya Sobstvennoi Ego Imperatorskogo Velichestva Kantselyarii Publ., 1845. 898 p. (In Russian)
32. Shulyak E. V. *Pereselenie za Ural: meditsinskaya i prodovol'stvennaya pomoshch' pereselentsam, sleduyushchim v Sibir' (80-e gg. XIX — nachalo XX v.)* [Resettlement beyond the Urals: medical and food assistance to migrants traveling to Siberia (80s of the XIX — early XX centuries)]. *Gorokhovskie chteniya: materialy tret'ei regional'noi muzeinoi konferentsii* [Gorokhov readings. Proceed. of the third regional museum conference]. Chelyabinsk, Chelyab. gos. kraeved. muzey Publ., 2012, pp. 248—254. (In Russian)
33. *Entsiklopediya "Petr Arkad'evich Stolypin"* [Encyclopedia "Pyotr Arkadyevich Stolypin"]. Available at: http://www.stolypin.ru/proekty-fonda/entsiklopediya-petr-arkadevich-stolypin/?ELEMENT_ID=107. Accessed: 15.03.2021. (In Russian)