

*А.И. Татарникова, Н.И. Загороднюк*

## **МАССОВОЕ ПЕРЕСЕЛЕНИЕ КРЕСТЬЯН В ЗАПАДНУЮ СИБИРЬ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В. В САНИТАРНО-ГИГИЕНИЧЕСКОМ ИЗМЕРЕНИИ**

*Статья подготовлена при финансовой поддержке ФАНО России в рамках темы ФНИ № 0408-2018-003  
«Динамика социокультурных процессов в Западной Сибири как полиэтническом регионе в XVIII – начале XX вв.».*

Характеризуются санитарно-гигиенические условия переселения крестьян в Западную Сибирь в конце XIX – начале XX в. с момента оставления ими прежнего местожительства до окончательного устройства на местах водворения. Авторы акцентируют внимание на организации правительственной помощи мигрантам и основных проблемах, с которыми сталкивались переселенцы во время следования в регион и в первые годы жизни на новых землях.

**Ключевые слова:** переселение; Западная Сибирь; санитарно-гигиенические условия; заболеваемость; смертность; транспорт; жилище.

Особенностью позднеимперского периода истории России стало интенсивное освоение окраин страны, в том числе Западной Сибири. После многовековой запретительной политики в отношении переселения на сибирские просторы государство, решая проблему малоземелья в центральных губерниях страны, не только разрешило, но и стало поощрять водворение крестьян на новые земли. В конце XIX – начале XX в. активизировалась аграрная колонизация окраины.

Переселение осуществлялось преимущественно по сибирским рекам путем пароходных перевозок, а позже – по Транссибирской железной дороге. Если с момента отмены крепостного права в стране (1861 г.) до 1895 г. в Сибирь переселилось примерно 800 тыс. человек, то за 18 последующих лет (1896–1913 гг.) – 3 054 тыс. человек. При этом самый большой наплыв переселенцев в регион пришелся на период проведения аграрной реформы П.А. Столыпина – 2 500 тыс. человек [1. С. 14].

Интенсивный рост числа желающих переехать в Сибирь породил для правительства и местных властей массу проблем, связанных не только с поиском и отведением земельных участков новоселам, оказанием им финансовой помощи для скорейшего обустройства, но и организацией самого процесса перевозки людей, обеспечением их питанием, питьем, предоставлением медицинской помощи в дороге.

Проблемы переселения крестьян на сибирскую периферию многие годы привлекали внимание российских и зарубежных авторов. Только в последнее время вышли в свет публикации С. и В. Смирновых, И.В. Егорышевой и С.Г. Гончаровой, А.О. Шупиковой, В.А. Зверева, в которых было уделено внимание врачебно-санитарному обслуживанию переселенцев на железных дорогах Азиатской России, борьбе с распространением эпидемических заболеваний среди мигрантов, организации медицинской помощи переселенцам в ходе Столыпинской аграрной реформы, санитарно-гигиеническим условиям жизни переселенцев в Сибири в первые годы их пребывания на новых землях [2–5]. В вышеуказанных работах прослеживается мысль, что массовое переселение сопровождалось высокой заболеваемостью и смертностью мигрантов, вызванных в первую очередь неудовле-

творительными санитарно-гигиеническими условиями, в которых оказывались переселенцы по пути к новым землям.

В зарубежной исторической науке интерес исследователей акцентировался преимущественно на проблемах определения характера колонизации сибирской окраины, роли правительства в этом процессе и последствиях политики центральных и местных властей для разных категорий населения региона, в том числе местного (К. Уайт, Дж. Харрисон, А. Капеллер и др.) [6–8]. Вопросы санитарно-гигиенических условий переселенческого движения в Сибирь пока не стали объектом специального изучения зарубежных историков.

Всестороннее исследование санитарно-гигиенических условий переселенческого движения в регион невозможно без изучения таких аспектов темы, как меры правительственной помощи в обеспечении удовлетворительных санитарных условий перевозки пассажиров железнодорожным и речным транспортом; организация питания и медицинского обслуживания переселенцев, направляющихся в Сибирь; проблемы мигрантов, следующих к местам водворения; практика осуществления медико-санитарного обслуживания новоселов на переселенческих участках.

Законодательное регулирование миграций населения из европейской части страны на ее окраины берет отсчет с 80-х гг. XIX в. В 1884 г. Министерством внутренних дел в Тюмени был создан этапный пункт для оказания «возможного содействия проходящим в Сибирь переселенцам» [9. С. 20]. В последующие годы на пути их следования время от времени создавались переселенческие конторы для регистрации переселенцев и осведомления их о заселяемых землях, а также для содействия получения скидки с проездной платы на некоторых железных дорогах и водных путях. В этот период врачебной и продовольственной помощи в пути переселенцам не оказывалось – они были делом частной инициативы, помимо того, не выдавалось путевое денежное пособие [9. С. 21]. Только после принятия 13 июля 1889 г. соответствующего закона мигранты при водворении на новое место жительства могли рассчитывать на получение путевых пособий, ссуд на обзаведение хозяйством. Ли-

берализация законодательства активизировала переселенческое движение за Урал.

До 1894 г. переселение в Сибирь шло преимущественно водным путем через Тюмень. Начало строительства железной дороги и ввод ее в эксплуатацию внесли существенные коррективы в маршрут переселенческого движения. С учреждением Комитета Сибирской железной дороги положение переселенческого дела коренным образом меняется. Вырабатываются правила для перевозки железнодорожным транспортом переселенцев, устанавливается общий пониженный тариф для перевозки людей и их клади, принимается решение об организации питательных пунктов, врачебно-санитарной помощи. В 1894 г. в конечный пункт построенной тогда Сибирской железной дороги – г. Курган Тобольской губернии – был командирован чиновник особых поручений для заведования переселенческим пунктом. В 1896 г. переселенческий пункт был открыт в г. Челябинске.

В Челябинском переселенческом пункте постоянно скапливалось огромное число переселенцев. К примеру, в 1896 г. общее количество переселенцев здесь достигло 190 310 человек [3. С. 58]. При таком скоплении людей специально выстроенные для переселенцев бараки не могли вместить всех желающих, а имеющиеся кухни оказывались не в состоянии обеспечить горячим питанием даже детей и больных. Относительно состоятельные семьи мигрантов в ожидании поезда, длившемся до нескольких недель, искали платный ночлег у местных жителей, расходуя тем самым средства, предназначенные для обустройства на новом месте. Остальные переселенцы при отсутствии денег были вынуждены ночевать прямо на улице под дождем и в грязи. Антисанитарными условиями отличался не только Челябинский переселенческий пункт, но и Петропавловский, Омский, Новониколаевский, Барнаульский, Томский и др.

В 1896 г. при Министерстве внутренних дел было создано Переселенческое управление для непосредственного руководства переселением, учрежден денежный фонд. Силами управления на больших узловых станциях было устроено 13 врачебно-продовольственных пунктов, предприняты меры для осуществления санитарного надзора за партиями переселенцев: на станциях посадки и местах пересадки на узловых пунктах вводились санитарные осмотры, предусматривалась госпитализация заразных, тяжело больных и рожениц в больницы или размещение их в специальных санитарных вагонах.

Предназначенные для нужд переселения поезда состояли из товарных вагонов, максимальная вместимость которых была в разное время от 30 до 81 человека. До проведения Столыпинской аграрной реформы переселенцы перевозились в крытых товарных вагонах-теплушках (двухосных), меньших по размеру и потому достаточно тесных, плохо приспособленных для путешествия больших семей с их объемным багажом. Полки для пассажиров находились по обе стороны вагонов, отсутствовали места для размещения вещей. В конце вагона нередко помещался мелкий домашний скот. Отопительная печь стояла в центре, клозет также находился неподалеку.

С 1908 г. на железных дорогах появляются так называемые столыпинские вагоны, внутреннее устройство которых отличалось тем, что полки для лежания располагались только с одной стороны вагона в три яруса, а на противоположной стороне находились полки для размещения багажа и личных вещей переселенцев. Отапливались такие вагоны двумя дровяными печами и освещались свечными фонарями.

Начиная с 1908 г. в местах наибольшего скопления переселенцев вводились специальные поезда. При недостаточности их, по особому указанию, организовывались дополнительные составы, а также были задействованы воинские поезда. Новшеством была организация вагонов-кухонь [9. С. 24].

Комфорт в этих типах вагонов был крайне низким: они изнуряли пассажиров постоянным грохотом колес, утомительным гулом, тряской и резкими рывками при начале движения и торможении. К тому же в летнее время пассажиры страдали от духоты и пыли, в зимнее – от холода и сквозняков. Во многих вагонах отсутствовала вентиляция, а паровое или водяное отопление делали воздух сухим и неприятным. По свидетельству железнодорожного инженера М.Ю. Пашковского, испарения и выделения человеческих тел пропитывали обивку вагона так, что «если вагон занят несколько дней подряд, то под конец длинного путешествия вагон делался запыленным, загрязненным и зловонным» [10. Л. 90]. Через вагон нередко протягивались веревки для сушки детского белья, запах испражнений от которого заполнял все пространство вагона.

К 1902 г. в распоряжении Сибирской железной дороги было 35 новых санитарных вагонов [11. Л. 124], к 1909 г. – 51 [2. С. 196]. Санитарные вагоны были разделены на два отделения, одно из которых предназначалось для перевозки больных (максимум восемь человек), а второе – для фельдшера, санитары и хранения медикаментов. Количество санитарных вагонов не соответствовало нуждам лечения больных переселенцев. Главное неудобство таких вагонов состояло в том, что больного человека можно было принять только во время стоянки на крупной станции, поскольку поезда были устроены таким образом, что перейти из одного вагона в другой во время движения состава невозможно.

На железнодорожных станциях за Уралом функционировало 23 врачебно-продовольственных и фельдшерских пункта, 22 из которых оказывали амбулаторную помощь, 12 – стационарную и продовольственную. В 1910 г. было принято 104 954 амбулаторных больных и 5 045 лечились в стационаре. Число фельдшеров при этом составляло 71 человек [12. С. 24–26].

В Западной Сибири врачебные пункты были организованы на крупных станциях. В 1910 г. на этих станциях было принято около 60 тыс. амбулаторных больных: Омским врачебным пунктом – 22 226, Татарским – 13 506, Каргатским – 12 543, Петропавловским – 9 292, Тюменским – 599 человек [9. С. 89–90].

Снабжение переселенцев продовольствием было налажено слабо. Горячая пища в пути являлась редкой роскошью. Черный хлеб, сухари, сало и овощи –

вот основной рацион питания большинства переселенцев, включая детей. Ежегодно в период с 1894 по 1901 г., в среднем на переселенческих пунктах Сибирской железной дороги останавливалось 344 тыс. человек, которым выдавалось всего 500 тыс. порций горячей пищи, или 1,5 порции за весь 3–5-недельный путь для каждого переселенца [13. С. 3–4].

Функционирование железнодорожных и поездных буфетов вызывало массу нареканий самих переселенцев и контролировавших их работу санитарных врачей. В буфетах массово нарушались гигиенические нормы хранения съестных припасов, а цены на продукты были неоправданно высокими. Буфетчики и прислуга не соблюдали элементарные правила гигиены, причем некоторые из них страдали заразными заболеваниями.

Санитарные врачи должны были осуществлять контроль над источниками водоснабжения, которыми служили реки и водоемы. Наиболее остро в 1900-е гг. вопрос обеспечения качественной питьевой водой стоял на станциях Челябинск, Лебяжье, Кормиловка, Валерино, Каинск, Татарская, Каргат, Чулым и др. Годной к употреблению была признана только вода станций Курган, Петропавловск, Калачинская, Томск [4. С. 46]. На крупных станциях нередко отсутствовали кипяченая охлажденная вода и кипяток, это приводило к тому, что переселенцы испытывали постоянную жажду, теряли сознание в душных вагонах.

С момента организации переселенческих лечебно-остановочных пунктов в середине 1890-х гг. производилась бесплатная выдача горячей пищи детям до 3 лет и взрослым больным.

В отчете Переселенческого управления за 1910 г. указывалось, что переселенцы обеспечивались горячей пищей: стоимость скоромной пищи (щи с мясом) составляла 4 коп., постной (без мяса) – 2 коп. Бесплатная порция для детей до 5 лет составляла  $\frac{1}{2}$  фунта белого хлеба и  $\frac{1}{2}$  бутылки прокипяченного молока; дети от 5 до 10 лет получали бесплатно порцию горячей пищи один раз в сутки. Хлеб продавался по заготовительной цене [9. С. 26]. Переселенцы, задержавшиеся на станции по причине неприбытия клади, болезни, получали пищу бесплатно, по записке врача или местного чиновника.

В связи с неурожаем на востоке и северо-востоке Европейской России и Западной Сибири и сокращением финансирования в 1913 г. был издан циркуляр, по которому разрешалось выдавать бесплатно: детям переселенцев до 3 лет по бутылке кипяченого молока без хлеба; детям от 3 до 10 лет включительно по порции щей без хлеба; слабым и больным, без различия возраста, но только по письменному требованию железнодорожного медицинского персонала, – питание в количестве и составе, указанном в требовании. Все остальные переселенцы могли приобрести порцию щей из мяса или рыбы за 4 коп. либо порцию постных щей (без мяса) за 2 коп. Хлеб и молоко продавались по заготовительной цене. В целом питательная ценность таких обедов составляла всего 400–450 калорий, но несмотря на низкие цены отпускавшихся в переселенческих кухнях обедов, большинство переселенцев не могли их купить за неимением средств, экономя

даже на питании детей и принимая пищу всухомятку [13. С. 4].

Тяжелые санитарно-гигиенические условия передвижения при недостаточном и нерегулярном питании вызывали среди мигрантов повышенную заболеваемость и смертность в пути. Детские инфекции, корь, скарлатина, дифтерит, цинга, желудочно-кишечные заболевания стали привычным явлением в переселенческой среде. За 1894–1901 гг. умерло в пути 3 642 человека, или 2,4% от всех переселенцев, прошедших в этот период через Урал. В 1896 г. смертность в пути составляла уже 6%, в 1897 – 4%, а в последующие годы колебалась от 1,7 до 2,3% [14. С. 103, 107].

На Тюменском переселенческом пункте ожидание пароходов могло затянуться почти на три месяца. При ожидании в течение 4–5 недель смертность достигала 9% всех переселенцев, а при 12-недельном ожидании – 15% [15. С. 5, 50].

Перевозка переселенцев речным путем на пароходах и баржах в санитарно-гигиеническом отношении была столь же неудовлетворительной, что и железнодорожным транспортом. В 1883 г. сибирскую общественность всколыхнула новость о прибывших на пароходе «Ерш» переселенцах в количестве 1 280 семейств (примерно 3 840 человек), преодолевших путь от Тюмени до Томска за 20 суток, притом что обычно это расстояние пароходы проходили за 12 суток. Баржа, на которой разместились переселенцы, была разделена на четыре яруса – два под палубой и столько же над ней. В промежутки между нарами можно было проникнуть только ползком и находиться там только в лежачем положении. Дощатые настилы нар давали течь, и детские испражнения просачивались сверху и лились на пассажиров нижнего яруса. Духота была столь невыносимой, что дети буквально задыхались в зловонном испорченном воздухе, а взрослые при выходе на берег во время остановки теряли сознание. Во время пути умерло 30 человек, а по прибытии в Томск – еще 13, в том числе дети. На барже также было обнаружено 83 больных, 77 из которых – дети. Сами переселенцы свидетельствовали, что на судне им продавали ржаной хлеб из плохой и к тому же сырой муки по завышенной цене [16].

Только с 15 июля по 28 сентября 1885 г. в Томск прибыло на пароходах 332 больных переселенца, из которых на самих пароходах заболело 152 человека, из них 27% – заразными болезнями.

В поездах для поддержания чистоты имелись чистильщики, которые, в силу большого объема работы, не справлялись с санитарно-гигиенической обработкой вагонов в должном объеме. В условиях полной антисанитарии и скученности спутниками переселенцев были платяные вши, блохи, тараканы, клопы. Проводимая дезинфекция помещений, предназначенных для перевозки мигрантов на баржах и пароходах, не отличалась тщательностью и регулярностью [17]. Уровень оказания медицинской помощи на водных путях Западной Сибири был значительно ниже, чем на железнодорожных путях сообщения. Это объяснялось слабой обеспеченностью медицинскими кадрами и недостаточным статистическим учетом пассажиров на судах Сибирской речной флотилии.

Снабжение переселенческих пароходов дорожными аптечками не решало проблемы оказания эффективной медицинской помощи заболевшим. В докладе члена Совета министра внутренних дел П.И. Томича об обследовании им Тобольской, Томской и Пермской губерний в 1902–1903 гг. приводится жалоба капитана парохода «Гражданин»: «...Суют на пароход кулек или ящик с лекарствами, да с ними не знаешь что делать. Названия латинские, пояснения или руководства никакого. Иной раз и просят лекарства, да не знаешь где его найти и в какой дозе дать». В 1893 г. на один из пароходов была доставлена ценная аптечка стоимостью 350 руб. Но она была в таком виде, что названия лекарств, написанные крайне неразборчиво карандашом, практически стерлись, все лекарства оказались свалены в кучу [18. Л. 72].

Переселенческие пункты, в которых имелись инфекционные отделения и бараки для заразных больных, не могли удовлетворить потребности всех нуждающихся в помощи переселенцев. Бараки были крайне малы, плохо оборудованы, без водопроводов, ванн, дезинфекционных камер. В такой обстановке работал, например, Омский переселенческий пункт. Только в 1907 г. через него прошло 3 286 заразных больных, составивших 18,6% к первичным амбулаторным больным. Из этого числа больных требовалось изолировать как острозаразных 795 человек, фактически же пункт мог госпитализировать максимум 411 больных, т.е. около 59% [13. С. 37].

Запланированное строительство на переселенческих пунктах дезинфекционных камер, бань, барачков, больничных помещений было завершено в основном только к 1912 г. [19. С. 5].

Смертность в пути находилась в прямой зависимости от материальной обеспеченности переселенцев. По данным статистика В.Я. Нагнибеды, среди зажиточных семей переселенцев Томской губернии смертность составляла 3,9%, среди малообеспеченных – 7,5% [20. С. 80–81].

В 1893 и 1907 гг. несвоевременное предоставление медицинской помощи переселенцам, заразившимся холерой, привело к возникновению эпидемий, унесших жизни десятков тысяч людей. Смертность от холеры в Сибири в среднем достигала 58%, в то время как в Европейской России – лишь 48%. В целях борьбы с эпидемиями правительство выделило в 1907 г. кредит Переселенческому управлению в сумме 75 тыс. руб. в год, а затем, до войны 1914 г., – ежегодно по 150 тыс. руб. [13. С. 38].

Стремясь преодолеть проблемы высокой заболеваемости и смертности мигрантов, правительство увеличивало выделяемое на медицинские нужды финансирование. За годы Столыпинской аграрной реформы (1906–1910) число медицинских пунктов, обслуживавших крестьян-переселенцев Сибири на местах их поселения, увеличилось в три раза – до 245. Число врачей выросло с 40 до 73, фельдшеров – со 103 до 329 [3. С. 59]. Тем не менее развитие медицинской помощи населению в данном регионе значительно отставало от Центральной России.

В годы Первой мировой войны переселенческое движение в Сибирь пошло на спад. 29 июля 1914 г. сибирские губернаторы получили уведомление за подписью Главноуправляющего землеустройством и земледелием о приостановке выдачи ходаческих и проходных свидетельств. Кроме того, были продлены сроки водворения переселенческих семей на зачисленных участках сначала до 1 августа 1915 г., затем – до 1917 г. В августе 1914 г., например, за Урал прошло всего лишь 2 982 переселенца и ходока. Для сравнения: за тот же месяц в 1913 г. прошло 11 849 ходоков и переселенцев, а в июле 1914 г. – 14 999 [21. С. 2]. В 1915 г. движение переселенческих поездов в регион почти приостановилось. Сами поезда в годы войны использовались преимущественно для целей эвакуации раненых воинов, санитарного обслуживания и перевозки военнопленных и беженцев [22. С. 1–2]. Сокращение численности переселенцев продолжалось вплоть до революции 1917 г.

Прибывая на участки, предназначенные для заселения, мигранты сталкивались с проблемами чрезмерной болотистости почвы или наличия на них таежного леса, отсутствия либо недостатка питьевой воды, строевого леса. Водворение переселенцев, как правило, опережало темпы устройства искусственных водохранилищ, что создавало серьезные проблемы для жизни и ведения хозяйства. В поселке Царская милость Сумской волости Ишимского округа имелась запруда, в которой вода кишела белыми крупными червями, в связи с этим переселенцы были вынуждены пропускать эту воду через сито, прежде чем использовать для питья и хозяйственных нужд [23. С. XLIV]. В селе Латышки на 76 дворов имелся только один колодец, за воду из которого постоянно устраивались драки [24. С. 27].

До прочного «домообзаводства» переселенческая семья могла на протяжении нескольких лет ютиться во временном жилище в виде сколоченного сарая, землянки, где соседствовали и люди, и домашний скот. Наспех построенные (часто без фундамента) жилища переселенцев далеко не всегда имели достаточного для освещения помещения количества окон, деревянные полы отсутствовали, стены не утеплялись. Многие жилища имели земляной пол, поверх которого для тепла бросали сено. Окна были небольших размеров, часто в одну раму. Неудивительно, что тепло сохранялось в таких помещениях недолго, повсюду царил сырость. Санитарное качество жилищ повышалось при наличии в них таких конструктивных элементов, как капитальный фундамент, сени, прочные крыши и полы, но требовалось время, чтобы сделать жилье комфортным для проживания. Бедствием временных крестьянских жилищ являлись насекомые-паразиты.

Негативное влияние на личную гигиену крестьян оказывало практически полное отсутствие бань в первые несколько лет с начала образования поселка. Во многих селениях мигрантов на всех жителей приходились одна-две бани, в которых поочередно мылись, парились несколько соседствующих семей, пользуясь зачастую одним венником, одним тазом. Неудивительно, что соседи благодаря бане «награж-

дали» друг друга чесоткой, трахомой, сифилисом и другими болезнями. Отсутствие у переселенцев средств на профилактические мероприятия и лечение, общая ослабленность организма, незнание местных условий приводило к тому, что перечисленные болезни принимали запущенное течение и с трудом поддавались лечению. При обследовании переселенческих поселков представители официальной медицины напрямую связывали уровень заболеваемости крестьян с санитарно-гигиенической обстановкой в поселениях, усадьбах и особенно в домах [25. С. 90].

Несовершенство санитарно-гигиенической культуры переселенцев усугублялось дефицитом медицинских кадров, значительной удаленностью переселенческих поселков от ближайших лечебных учреждений.

В целом массовое переселение крестьян в Западную Сибирь вследствие непродуманной политики государства и местных властей сопровождалось множеством трудностей. Антисанитарное состояние транспорта, слабая организация медицинской помо-

щи, дефицит стационарных пунктов горячего питания, а также несоблюдение элементарных санитарно-гигиенических предписаний самими мигрантами провоцировали рост заболеваемости и смертности в их среде. Сбои в отправке переселенцев на места водворения вследствие нехватки транспортных средств приводили к их скоплению на узловых населенных пунктах. В результате многие мигранты и их семьи оказывались буквально под открытым небом, были вынуждены арендовать для ночлега у местных жителей помещения, в которых содержался домашний скот. Длительное пребывание в таких условиях не только опустошало кошельки переселенцев, но и подрывало их здоровье.

Правительственная помощь, адресованная новоселам, не могла удовлетворить их первоочередные потребности в питании, одежде, жилище. Крайне тяжелые бытовые условия, недостаток финансовых средств, проблемы в адаптации к суровому сибирскому климату, низкая санитарно-гигиеническая культура переселенцев способствовали повышению уровня заболеваемости и смертности в их среде.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Бодяк В. К вопросу об итогах переселенческой политики П.А. Столыпина // Аграрная история Сибири: традиции и модернизация : материалы науч.-практ. конф. Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2006. С. 14–15.
2. Смирнов С., Смирнова В. Врачебно-санитарное обслуживание переселенцев на железных дорогах Азиатской России в начале XX века // Евразийский журнал региональных и политических исследований. 2003. Т. 10. № 2 (3). С. 182–200.
3. Егорышева И.В., Гончарова С.Г. Медицинское обеспечение переселения крестьян в Сибирь в ходе столыпинской реформы // Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины. 2013. № 3. С. 58–60.
4. Шушикова А.О. Медицинское обслуживание железнодорожников Сибири в конце XIX – начале XX в. : социокультурный аспект (по материалам железнодорожной печати) // Омский научный вестник. 2013. № 3 (119). С. 43–46.
5. Зверев В.А. Дождем покрыты, ветром огорожены: как жили переселенцы Барабы 70 лет назад // Советская Сибирь. 1996. 27 ноября.
6. White C. Russia and America: the Roots of Economic Divergence. L. : Groom Helm, 1987. 268 p.
7. Harrison J.A. The Founding of the Russian Empire in Asia and America. Coral Gables, Florida : University of Miami Press, 1971. 156 p.
8. Каппелер А. Россия – многонациональная империя. М. : Традиция ; Прогресс-Традиция, 2000. 344 с.
9. Переселение и землеустройство за Уралом в 1906–1910 гг. и Отчет по переселению и землеустройству за 1910 год. СПб. : Изд. Главного Переселенческого управления, 1911. 501 с.; прил.
10. Российский государственный исторический архив (далее РГИА). Ф. 273. Оп. 8. Д. 72.
11. РГИА. Ф. 273. Оп. 8. Д. 2.
12. Федотов Н.П., Мендрин Г.И. Очерки по истории медицины и здравоохранения Сибири. Томск : Изд-во Том. ун-та, 1975. 153 с.
13. Приходько П.Т. Проблема переселения и медико-санитарное обслуживание переселенцев Сибири в связи с историей здравоохранения в Сибири // Труды Томского государственного медицинского института / отв. ред. Д.В. Гофрин. Т. 1. Вып. 5–6. Томск : [Б.и.], 1931. С. 31–52.
14. Кауфман А.И. Переселение и колонизация. СПб. : Тип. т-ва «Общественная польза», 1905. 443 с.
15. Земблинов В.И. О санитарных условиях массовой перевозки по железным дорогам переселенцев и рабочих // Труды IX Пироговского съезда врачей. СПб., 1905. Т. V. С. 3–62.
16. Сибирская газета. 1883. 26 июня.
17. Санитарная сторона сибирского пароходного дела // Сибирская газета. 1886. 11 мая.
18. РГИА. Ф. 1282. Оп. 3. Д. 552. Ч. II.
19. Переселение и землеустройство за Уралом в 1911 г. (Отчет по переселению и землеустройству за 1911 год). СПб., 1912. 325 с.
20. Сборник статистических сведений об экономическом положении переселенцев в Томской губернии / под ред. В.Я. Нагнибеды. Томск, 1913. Вып. I. 365 с.
21. Переселение и землеустройство за Уралом в 1914 г. (Отчет о работах Переселенческого управления). Петроград : Тип. М.Г. Фроловой, 1915. IX, 91 с.
22. Переселение и землеустройство за Уралом в 1915 г. (Отчет о работах Переселенческого управления). Петроград : Тип. М.Г. Фроловой, 1916. 398 с.
23. [Новомбергский Н.Я.] Материалы для изучения быта переселенцев, водворенных в Тобольской губ. Тобольск : Изд-во Тобол. губ. стат. комитета, 1898. Вып. I. XLVIII, 318 с.
24. [Ермолов А.С.] Всеподданейший доклад министра земледелия и государственных имуществ по поездке в Сибирь летом 1898 г. СПб. : Тип. В. Киршбаума, 1898. 59 с.
25. Зверев В.А. Крестьянское жилище глазами санитарных врачей и инженеров: Новосибирское Приобье и Бараба, 1920-е гг. // Гуманитарные науки в Сибири. Сер. Отечественная история. 1999. № 2. С. 87–91.

Статья представлена научной редакцией «История» 15 апреля 2018 г.

## 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, 437, 148–154.

DOI: 10.17223/15617793/437/21

**Anna I. Tatarnikova**, Tobolsk Complex Research Station, the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (Tobolsk, Russian Federation). E-mail: tatob777@yandex.ru

**Nadezhda I. Zagorodnyuk**, Tobolsk Complex Research Station, the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (Tobolsk, Russian Federation). E-mail: niz1957@yandex.ru

**Keywords:** relocation; Western Siberia; sanitary conditions; disease; mortality; transport; housing.

The authors aim to characterize the sanitary conditions of peasants' resettlement in the West Siberian region, to show the role of central and local authorities in assisting migrants to settle in the new lands. In the late 19th – early 20th centuries, a mass flow of migrants to Western Siberia gave rise to serious problems for the government and local authorities, which required immediate solutions. This was the need to ensure satisfactory sanitary conditions for transferring passengers by rail and by river transport; organization of settlers' catering and medical care on their way to Siberia; financial assistance to settlers in new places of residence. The article deals with the problems of organizing resettlement after the commissioning of the Trans-Siberian Railway. Most of the settlers began to get to the areas reserved for them not by water but by rail. In 1890–1894, the government introduced regulations for settlers' transportation by rail, set the overall reduced tariff for the transportation of people and their luggage, organized medical care to the needy. In 1896, the Resettlement Department organized 13 medical and food aid posts at large Trans-Siberian Railway stations, and built new barracks for settlers delayed at the stations. Based on the analysis of sources, the authors draw conclusions about the large scale of the resettlement movement in the region, the lack of measures to address the negative consequences of the resettlement movement: high morbidity and mortality on the way (especially in infants and children up to three years old); people wasting all funds intended for settling in a new place; psychological stress associated with the hard resettlement. People going to Siberia faced with crowded carriages, steamships, barges, stuffiness, poorly organized nutrition, water supply, medical care, lack of money to buy food and medicines. The adaptation period lasted from one to two to three years. For several years, the family lived in temporary houses – sheds, dugouts – meant for both people and cattle. The sanitary quality of these dwellings was unsatisfactory. Extremely difficult living conditions, lack of money, problems of adaptation to the harsh Siberian climate, poor sanitary and hygienic culture of settlers contributed to the increase in morbidity and mortality among them. Nevertheless, according to the authors, the central and local authorities made considerable efforts to improve the conditions for resettlement to the borderlines of the country. They increased the funding of the resettlement process, opened new medical and food posts, gave free meals for children aged 3 to 10, introduced sanitary railway carriages in the train to provide emergency medical care to patients, increased the number of health care workers, gave loans for settling in a new place.

### REFERENCES

1. Bodyak, V. (2006) [On the issue of the outcome of the migration policy of P.A. Stolypin]. *Agrarnaya istoriya Sibiri: traditsii i modernizatsiya* [Agrarian history of Siberia: traditions and modernization]. Proceedings of the Conference. Irkutsk: Baikal State University of Economics and Law. pp. 14–15. (In Russian).
2. Smirnov, S. & Smirnova, V. (2003) Vrachebno-sanitarnoe obsluzhivanie pereselentsev na zheleznykh dorogakh Aziatskoy Rossii v nachale XX veka [Medical and sanitary services for immigrants on the railways of Asian Russia at the beginning of the 20th century]. *Evrasiyskiy zhurnal regional'nykh i politicheskikh issledovaniy*. 10:2 (3). pp. 182–200.
3. Egorysheva, I.V. & Goncharova, S.G. (2013) Meditsinskoe obespechenie pereseleniya krest'yan v Sibir' v khode stolypinskoy reformy [Medical support for the resettlement of peasants to Siberia during the Stolypin reform]. *Problemy sotsial'noy gigieny, zdavookhraneniya i istorii meditsiny – Problems of Social Hygiene, Public Health and History of Medicine*. 3. pp. 58–60.
4. Shupikova, A.O. (2013) Railwaymen health care in Siberia in the late XIX – early XX centuries: sociocultural aspects (based on the specialized railway printing materials). *Omskiy nauchnyy vestnik – Omsk Scientific Bulletin*. 3 (119). pp. 43–46. (In Russian).
5. Zverev, V.A. (1996) Dozhdem pokryty, vetrom ogorozheny: kak zhili pereselentsy Baraby 70 let nazad [Covered with rain, fenced by the wind: how the settlers of Baraba lived 70 years ago]. *Sovetskaya Sibir'*. 27 November.
6. White, S. (1987) *Russia and America: the Roots of Economic Divergence*. London: Groom Helm.
7. Harrison, J.A. (1971) *The Founding of the Russian Empire in Asia and America*. Coral Gables, Florida: University of Miami Press.
8. Kappeler, A. (2000) *Rossiya – mnogonatsional'naya imperiya* [Russia, a multinational empire]. Moscow: Traditsiya; Progress-Traditsiya.
9. Main Directorate for Migration Affairs. (1911) *Pereselenie i zemleustroystvo za Uralom v 1906–1910 gg. i Otchet po pereseleniyu i zemleustroystvu za 1910 god* [Resettlement and land management beyond the Urals in 1906–1910, and the 1910 Resettlement and Land Management Report]. St. Petersburg: Izd. Glavnogo Pereselencheskogo upravleniya.
10. Russian State Historical Archive (RGIA). Fund 273. List 8. File 72. (In Russian).
11. Russian State Historical Archive (RGIA). Fund 273. List 8. File 2. (In Russian).
12. Fedotov, N.P. & Mendrina, G.I. (1975) *Ocherki po istorii meditsiny i zdavookhraneniya Sibiri* [Essays on the history of medicine and health in Siberia]. Tomsk: Tomsk State University.
13. Prikhod'ko, P.T. (1931) Problema pereseleniya i mediko-sanitarnoe obsluzhivanie pereselentsev Sibiri v svyazi s istoriey zdavookhraneniya v Sibiri [The problem of resettlement and medical care for settlers to Siberia in connection with the history of health care in Siberia]. In: Gofrin, D.V. (ed.) *Trudy Tomskogo gosudarstvennogo meditsinskogo instituta* [Proceedings of the Tomsk State Medical Institute] Vol. 1. Is. 5–6. Tomsk: [s.n.]. pp. 31–52.
14. Kaufman, A.I. (1905) *Pereselenie i kolonizatsiya* [Relocation and colonization]. St. Petersburg: Tip. t-va "Obshchestvennaya pol'za".
15. Zemblinov, V.I. (1905) O sanitarnykh usloviyakh massovoy perevozki po zheleznykh dorogam pereselentsev i rabochikh [On the sanitary conditions of mass transportation by railways of settlers and workers]. In: Bulatov, P.N. (ed.) *Trudy IX Pirogovskogo s'ezda vrachey* [Proceedings of the IX Pirogov Congress of Doctors]. Vol. 5. St. Petersburg: Tipografiya St. Petersburg akts. obshch. "Slovo". pp. 3–62.
16. *Sibirskaya gazeta*. (1883) 26 June.
17. *Sibirskaya gazeta*. (1886) Sanitarnaya storona sibirskogo parokhodnogo dela [The sanitary side of the Siberian steamboat business]. *Sibirskaya gazeta*. 11 May.
18. Russian State Historical Archive (RGIA). Fund 1282. List 3. File 552. Pt. II. (In Russian).
19. M.P. Frolova's Printing House. (1912) *Pereselenie i zemleustroystvo za Uralom v 1911 g. (Otchet po pereseleniyu i zemleustroystvu za 1911 god)* [Resettlement and land management beyond the Urals in 1911 (Report on resettlement and land management for 1911)]. St. Petersburg: tip. M.P. Frolovy.

20. Nagnibeda, V.Ya. (ed.) (1913) *Sbornik statisticheskikh svedeniy ob ekonomicheskom polozhenii pereselentsev v Tomskoy gubernii* [Collection of statistical information on the economic situation of settlers in Tomsk Province]. Is. 1 Tomsk: Tipografiya V. M. Perel'man.
21. M.P. Frolova's Printing House. (1915) *Pereselenie i zemleustroystvo za Uralom v 1914 g. (Otchet o rabotakh Pereselencheskogo upravleniya)* [Resettlement and land management beyond the Urals in 1914 (Report on the work of the Migration Board)]. Petrograd: Tip. M.G. Frolovoy.
22. M.P. Frolova's Printing House. (1916) *Pereselenie i zemleustroystvo za Uralom v 1915 g. (Otchet o rabotakh Pereselencheskogo upravleniya)* [Resettlement and land management beyond the Urals in 1915 (Report on the work of the Migration Board)]. Petrograd: Tip. M.G. Frolovoy.
23. [Novombergskiy, N.Ya.] (1898) *Materialy dlya izucheniya byta pereselentsev, vodvorennykh v Tobol'skoy gub.* [Materials for studying the life of migrants settled in Tobolsk Province]. Is. 1. Tobolsk: Izd-vo Tobol. gub. stat. komiteta.
24. [Ermolov, A.S.] (1898) *Vsepoddaneyshiy doklad ministra zemledeliya i gosudarstvennykh imushchestv po poezdke v Sibir' letom 1898 g.* [The report of the Minister of Agriculture and State Property on a trip to Siberia in the summer of 1898]. St. Petersburg: Tip. V. Kirshbauma.
25. Zverev, V.A. (1999) *Krest'yanskoe zhilishche glazami sanitarnykh vrachey i inzhenerov: Novosibirskoe Priob'e i Baraba, 1920-e gg.* [Peasant dwelling through the eyes of sanitary doctors and engineers: the Novosibirsk Ob region and Baraba, 1920s]. *Gumanitarnye nauki v Sibiri. Ser. Otechestvennaya istoriya.* 2. pp. 87–91.

Received: 15 April 2018