

Извлекая уроки для современности, думается, следует обратить внимание на настораживающую связь реформ с политикой, т.е. на подгонку реформ под существующую, а не под грядущую политическую систему. Как тогда, так и сейчас реформы нередко движутся усилиями воли, указами, но не законодательным обеспечением.

Как свидетельствует мировой и российский опыт, любые преобразования, чтобы быть успешными, должны иметь ряд условий: нужны люди, которые понимали бы замысел реформ и предвидели, хотя бы приблизительно, их конечный результат. В целом, необходимость общественной поддержки нововведений. Но в России было очень мало тех, кто приветствовал бы эти преобразования. Фактически П.А. Столыпин – особенно к концу своей жизни – оказался одинок.

Переоценка роли П.А. Столыпина – один из признаков желания понять российскую историю XX столетия. Не случайно, Александр Исаевич Солженицын в «Красном колесе», анализируя историю России, превратил Столыпина в символ загубленных возможностей великой страны [5, С. 198, 223 и др.].

Россия в начале XX в. получила хороший шанс в исторически короткий срок догнать передовые страны. Но не это являлось самоцелью политики, связанной с именем Столыпина. Конечной её целью было укрепление и возвеличивание России при росте гражданских свобод в стране на основе ответственного экономического и политического поведения её граждан и ответственности власти. Поэтому после смерти П.А. Столыпина в стране не нашлось более или менее организованных политических сил, способных продолжить его начинания. Исторический шанс, выпавший на долю России, был упущен.

Выстрел в сентябре 1911 г. в П.А. Столыпина абсолютное большинство современников не осознало как грядущую смуту.

П.А. Столыпин был последним крупным государственным деятелем императорской России, дела и замыслы которого не поддаются однозначной оценке поныне. Правящий режим использовал административные способности Столыпина для подавления первой русской революции и в гораздо меньшей степени – его талант реформатора.

Царская Россия при жизни Столыпина не оценила его заслуги: он не имел заслуженных по достоинству наград. Да и сам Петр Аркадьевич не очень заботился об этом, ибо с другой мерой подходил к своему назначению – служить благу людей и России.

Источники и литература:

1. «Нам нужна великая Россия!». Выбранные речи П.А. Столыпина в Государственной Думе и Государственном Совете / Столыпин. Жизнь и смерть (1862-1911) : сб. / сост. Г. Сидоровнин. – 2-е изд. – Саратов : Соотечественник, 1997.
2. Геллер М. История Российской империи : в 3-х т. / М. Геллер. – М., 1997. – Т. 3.
3. Петр Аркадьевич Столыпин. Полное собрание речей в Государственной думе и Государственном совете 1906-1911. – М. : Молодая гвардия, 1991.
4. Маклаков В. А. Вторая Государственная дума. Воспоминания современника / В. А. Маклаков. – Париж, 1942.
5. Солженицын А. И. Красное колесо : повествование в отмеренных строках. Узел Первый. Август Четырнадцатого / А. И. Солженицын. – М., 1990.

Михайлов В.А.

УДК 821.161.1(477)-55

ПЕТР АРКАДИЕВИЧ СТОЛЫПИН - КАК ОДИН ИЗ ОРГАНИЗАТОРОВ МАССОВОГО ПЕРЕСЕЛЕНИЯ УКРАИНСКИХ И РОССИЙСКИХ КРЕСТЬЯН И ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА С ЕГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ РОССИЙСКОГО ПРИМОРЬЯ И ПРИАМУРЬЯ

Как только заходит речь о значении Столыпинских реформ в свете продолжения переселенческого движения на дальний Восток, сразу же возникают у ряда слоев общественности ассоциации с таким понятием, как «столыпинские вагоны», хотя и далекие от истины.

Действительно, Петр Аркадьевич не был тем, кто организовал «первую волну» переселения, ибо все это было проведено на рубеже конца 19-го – начала 20-го веков, о чем достаточно много сказано, в том числе и в моей книге «Зеленый Клин - мост нашей дружбы» [8:21-24], и никогда не приписывал себе «лавры» первооткрывателя нового экономического района на российском тихоокеанском побережье [14:28]. Другое дело, что после почти катастрофического окончания русско-японской войны и преодоления событий т.н. «первой русской революции» 1905-1907 гг. на повестку дня Комитета министров Российской империи и был вынесен вопрос о государственной программе организации переселения и его поддержки. И вот именно здесь и проявляется та черта Столыпина, как государственного мужа, умеющего смотреть на двадцать лет вперед.

И прежде чем приступить к изложению основного вопроса доклада, хочу расставить все точки над постоянно муссируемой темой «столыпинских вагонов». Я неслучайно акцентирую на этом внимание, поскольку во время проведения исторических чтений, посвященных переселенческому движению, обязательно из зала раздается вопрос с просьбой рассказать о «столыпинском вагоне» [5:2-24]. Такой

ПЕТР АРКАДИЕВИЧ СТОЛЫПИН - КАК ОДИН ИЗ ОРГАНИЗАТОРОВ МАССОВОГО ПЕРЕСЕЛЕНИЯ УКРАИНСКИХ И РОССИЙСКИХ КРЕСТЬЯН И ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА С ЕГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ РОССИЙСКОГО ПРИМОРЬЯ И ПРИАМУРЬЯ

термин на целое столетие закрепился за детищем Председателя Комитета министров Российской империи, коим и был Петр Аркадиевич. Но детище его никоим образом не было связано с арестантской тематикой. Впервые вагоны, связанные с именем Столыпина появились в 1908 году. Это были обычные товарные вагоны, приспособленные для перевозки переселенцев из Европейской России в Сибирь, которые по имени инициатора массового переселения Столыпина стали называться «стольпинскими». С торцов такого вагона имелись подсобные отсеки, где размещался сельхозинвентарь и перевозился скот. Когда переселенческая компания пошла на спад, «стольпинские вагоны» начали использовать для перевозки осужденных, но произошло это уже после смерти самого премьера – в 1913 году [11:31-33]. А вообще вагоны эти, т.е. «стольпинские», имели очень respectable внутренний вид.

И как-то не вяжется с их внутренним убранством известная ныне одноименная песня Евгения Кемеровского из серии «блатного шансона».

*Перелески, да проселки,
Но не видно ни шиша.
Я лежу на верхней полке,
Рядом жмутся кореша.*

*Цирик виден по походке,
Ну а щеки – шире плеч...
Сапогом – да по решетке:
«Всем лицом к проходу лечь!»*

*Квадратные колеса,
Вся жизнь – как перегон
По краешку откоса...
Стольпинский вагон...*

Ну, хватит уже на тему, испоганенную блатным миром. Вспомним о серьезной истории.

«Дайте государству 20 лет покоя внутреннего и внешнего, и вы не узнаете нынешнюю Россию», - говорил Столыпин [15:321]. И одной из составляющих новой России он видел организованное переселенческое движение. Не то, что происходило во второй половине 19-го века. И не то, что было начато во время доставки переселенцев морским транспортом из Одессы во Владивосток на рубеже прошлого и позапрошлого веков. А то, что было организовано именно при нем, им самим.

Именно заселение Дальнего Востока и Восточной Сибири было основным приоритетом Стольпинской аграрной реформы. Почему именно этих мест? Ответ дает сама Стольпинская аграрная реформа [10:12-15]. Все дело в том, что, согласно пика реформы, пришедшего на 1908-1909 годы, более миллиона крестьян вышли из общин и полтора миллиона уже написали заявления о выходе. И суть этих реформ была в том, что безземельные крестьяне получали бесплатно землю на новых местах. Этими крестьянами и были переселенцы. И что отраднo. Если за двадцать лет, т.е. за 1896 - 1906 годы в Сибирь переселилось более миллиона человек, то за 1907 - 1914 годы из Европейской России за Урал переселилось три миллиона, причем пик переселений (а это почти два миллиона переселенцев) пришелся на 1907 - 1909 годы, т.е. на времена действия программы Столыпина. Причина проста: две трети от общего числа переселенцев составляли малоземельные или безземельные крестьяне Украины и Поволжья, которым казна оплачивала проезд и выдавала ссуду на обзаведение в размере от 150 до 200 рублей на двор [12:113-115]. Следует отметить, что правительство Столыпина не было заинтересовано в разорении крестьянской массы, ибо это представляло собой серьезную социальную опасность. Правительство Столыпина, наоборот, оказывало содействие переселению малоземельных крестьян на свободные земли, что являлось важной составной частью стольпинской аграрной политики. Именно для переезда переселенцев были построены специально оборудованные «стольпинские вагоны» из расчета по формуле «40 человек + 8 лошадей или рогатый скот» [12:149].

Казалась вполне реальной возможность путем успешно проведенной аграрной реформы предупредить грядущие социальные потрясения в стране. Но... Стольпинская реформа с его стержнем в виде переселения крестьян на свободные и бесплатные земли вызвала вал критики, причем как среди «правых», так и «левых», не говоря уже о «зарубежных голосах». Достаточно вспомнить высказывания классика, сказанные и написанные именно в конце 1908-го: «Судьбы буржуазной революции в России, - не только настоящей революции, но возможных в дальнейшем демократических революций, - зависят больше всего от успеха или неуспеха этой политики, новой аграрной политики» [7:423]. Несмотря на все препоны как от «своих», так и «чужих»,

Столыпин реально полагал, что «разумно организованное переселение» может помочь решить главный вопрос России – аграрный, особенно в малоземельных черноземных губерниях европейской части. И провел он это решение блестяще. Организацией переселений занималось специально созданное Переселенческое управление, которое подыскивало земли, пригодные для земледелия и распределяло их по определенной доле между губерниями. Крестьянские общины сначала посылали на места будущего

поселения своих ходоков, которые и определяли пригодность предоставленной земли для поселения. Затем на это место отправлялись и все остальные.

Одним из таких важных регионов был юго-восточный отрог Дальнего Востока, получивший среди переселенцев имя «Зеленый Клин».

Но прежде чем сказать о «Зеленом Клине» хотел бы обратить внимание на тот аспект, что часть переселенцев самым серьезным образом улучшили работу Транссибирской магистрали, той самой, которую так и не смог довести до конца Сергей Юльевич Витте [16:326]. Во время движения поездов по таежной местности некоторые крестьянские семьи видели, с какой заботой и вниманием относилось правительство к переселенцам.

Непосредственная помощь оказывалась через переселенческие пункты питания, отдыха и трудоустройства. В пути для переселенцев организовывались такие виды помощи, как перевозки по льготным тарифам в особых поездах; оборудованные санитарные вагоны; денежные путевые ссуды и пособия; дешевое или бесплатное питание для отдельных категорий переселенцев; врачебно-санитарное и информационно-справочное обслуживание и другие. В местах стоянок были оборудованы амбулатории, больницы, врачебные фельдшерские пункты. Словом, все то, чего крестьяне не имели на местах своего прежнего жительства. Не случайно, что определенная часть оставалась на станциях, где им предлагалась земля для проживания и возможность трудоустройства на железной дороге [13:79].

Те же, кто предпочел берега Тихого океана, продолжали свой путь в «Зеленый Клин». Само название появилось на рубеже 19-го – 20-го веков благодаря массовой иммиграции украинцев на юг дальневосточного региона Российской империи. Ранее эта территория называлась Закайтащина. Достаточно сказать, что только за 1908-1909 годы в Приамурье и Уссурийский край было переселено 109 510 человек, более 70 % из которых и были представители малороссийских губерний [17:129].

Летописец той поры, специальный корреспондент журнала «Копейка» Иллич-Силыч, так описывал жизнь украинских переселенцев того периода в Никольск-Уссурийском (ныне город Уссурийск): «Это большое малороссийское село. Главная и самая старая улица – Никольская. Вдоль всей улицы, по обеим сторонам, вытянулись белые мазанки, местами и теперь еще крытые соломой. В конце города, при слиянии Раковки с Супутинкой, как часто и на коренной Украине, устроен «ставок», подле которого живописно приютился «млынок», так что получалась бы вполне та картина, в которой «старый дид» в одной песне смущает «молоду дивчину» - «и ставок, и млынок, и вишневенький садок», если бы этот последний был налицо. Среди русского населения, не считая казаков, малороссы настолько преобладают, что сельских жителей городской, так называемый интеллигентный, называет не иначе, как «хохлами». И действительно, среди полтавцев, черниговцев, киевских, волынских и других украинцев переселенцы из великорусских губерний совершенно теряются, являясь как бы вкраплением в основной малороссийский элемент. Базар в торговый день, например, в Никольске-Уссурийском весьма напоминает какое-нибудь местечко в Украине - та же масса кругорогих волов, лениво пережевывающих жвачку подле возов, наполненных мешками муки, крупы, сала, свиных туш и т. п.; та же украинская одежда на людях. Повсюду слышится веселый, бойкий, оживленный малороссийский говор, и в жаркий летний день можно подумать, что находишься где-нибудь в Миргороде, Решетиловке или Сорочинцах времен Гоголя» [8:169].

Вот эта переселенческая масса 1909 года и заложила основы возрождения Тихоокеанского флота (на то время – Сибирской флотилии), подъем экономики Дальнего Востока, развития всего дальневосточного региона. А то, о чем мечтал Столыпин - «Дайте государству 20 лет покоя внутреннего и внешнего, и вы не узнаете нынешнюю Россию» - действительно, свершилось и касательно Дальнего Востока, ровно через двадцать лет, в 1939-м, когда Тихоокеанский регион стал мощным центром советской индустрии с Комсомольском-на-Амуре, Хабаровском, Владивостоком, Арсеньевым, Углегорском, Дальнегорском, Дальнереченском и т.д. Пророческие слова говорил Петр Аркадиевич, и забывать об этом не следует.

Как не забывает об этом малая родина переселенцев с Черниговщины – город Прилуки, жители которого основали Прилуки и в Приморском крае. А также помнит Густынский монастырь, благословивший тысячи черниговчан на такой отважный пересел...

Источники и литература:

1. Аврех А. Я. П. А. Столыпин и судьбы реформ в России / А. Я. Аврех. – М. : Изд-во политической литературы, 1991. – 240 с.
2. «Блатной шансон». «Столыпинский вагон». Песни Евгения Кемеровского. Сборник CD.
3. Верт Н. История советского государства / Н. Верт. – М. : Прогресс, 1992. – 480 с.
4. Зырянов П. Н. Столыпин без легенд. История / П. Н. Зырянов. – М. : 1991. – 320 с.
5. Исторические чтения – научная конференция : «Зеленый Клин – мост нашей дружбы» : сб. материалов по итогам работы конф. / под ред. С. Смолянникова, В. Михайлова; Российско-украинский ун-т. – Чернигов, 2008.
6. Латвийская железная дорога. Жизнь и судьба вчера, сегодня, завтра : проспект.
7. Ленин В. И. Уроки и истоки революции / В. И. Ленин // Полн. Собр. соч. – Т. 16.
8. Михайлов В. А. «Зеленый клин» - мост нашей дружбы / В. А. Михайлов // Исторический сборник. – К., 2009. – 222 с.
9. Первые ежегодные международные «Столыпинские чтения» : сб. докладов, выступлений, статей / под ред. С. А. Мясина; Демократический фундамент. – К. : Полиграфинтех, 2010. – 90 с.
10. Программа реформ П.А. Столыпина. – М. : Российская политическая энциклопедия, 2002. – Т. 1 : Документы и материалы.

ПЕТР АРКАДИЕВИЧ СТОЛЫПИН - КАК ОДИН ИЗ ОРГАНИЗАТОРОВ МАССОВОГО ПЕРЕСЕЛЕНИЯ УКРАИНСКИХ И РОССИЙСКИХ КРЕСТЬЯН И ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА С ЕГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ РОССИЙСКОГО ПРИМОРЬЯ И ПРИАМУРЬЯ

11. РЖД. История в вагонах. – М. : Транспорт, 2008. – 160 с.
12. Скляр Л. Ф. Переселение и землеустройство в Сибири в годы столыпинской аграрной реформы / Л. Ф. Скляр. – М., 1962. – 280 с.
13. Смирнов С. С. Линейные железнодорожные пункты как центры помощи переселенцам в пореформенной России / С. С. Смирнов. – М. : Транспорт, 2005. – 180 с.
14. Смоляников С. А. Курс на Восток : ист. сб. по переселению украинцев на Дальний Восток / С. А. Смоляников. – К., 2007. – 120 с.
15. Столыпин П. А. Нам нужна великая Россия : полное собрание речей и выступлений / П. А. Столыпин. – М. : Мысль, 1991. – 520 с.
16. Хотулев В. В. Петр Столыпин : Трагедия России / В. В. Хотулев. – М. : Олимп, 1998. – 496 с. – (Человек – легенда).
17. Черномаз В. А. Украинцы Приморья: прошлое и настоящее / В. А. Черномаз. – Владивосток : Изд-во ДВГУ, 2000. – 320 с.

Смоляников С.А.

УДК 821.161.1(477)-54

ПЕТР АРКАДИЕВИЧ СТОЛЫПИН КАК ОДИН ИЗ ОРГАНИЗАТОРОВ СОЗДАНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ЩИТА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ И ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ЗАПОЛЯРЬЯ ПОСЛЕ РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЫ И ПОСЛЕДСТВИЙ СОБЫТИЙ 1905 – 1907 гг. В РОССИИ

Имя Петра Аркадиевича Столыпина стало ярко освящаться в российской историографии лишь в последнее время, что определено не только решениями общественного мнения России, касательно проведения опроса «Историческое лицо России», но и его вкладом в развитие страны на переломном этапе. Но в прежнее советское время его имя ассоциировалось лишь с такими понятиями, как «столыпинский галстук» и «столыпинский вагон», что олицетворяло лишь реакционную сторону его деятельности, да и то односторонне и во многом неправдиво. Даже с развалом Советского Союза его имя не сразу оказалось востребовано обществом, ведь на слуху были более приемлемые фигуры со своими «философскими мемуарами», как например, воспоминания Михаила Родзянко «За кулисами царской власти» [20:6].

В художественной литературе советского периода имя Столыпина, если и вспоминалось, то исключительно как яркого реакционера самой правой направленности. И только писатель-маринист Валентин Савич Пикуль в своих двух романах «На задворках великой империи» и «Из тупика» попытался вывести более или менее правдивый образ легендарного российского премьера [15:8]. И хотя в первом томе романа «На задворках великой империи» показан образ Столыпина по преобразованию отдаленной глубинки, практически никак не связанный с Заполярьем, то второй роман «Из тупика», в котором нет имени Столыпина, четко указывает автором на то, что это и есть заслуга реформатора, которым и был Петр Аркадиевич [15:41]. Если вспомнить, то романе отражен сложный период нашей истории, связанный с созданием Мурманской железной дороги и флотилии Северного Ледовитого океана, из которого позже родился героический Северный флот. Ряд историков с недоверием относится к исследованиям выдающегося писателя-мариниста, касательно отображения того или иного исторического эпизода. Но Пикуль и не стремился к документальной точности в пунктуальном ее понимании. А вот в романе «Из тупика», как раз наоборот, спрятал главного, даже двух главных организаторов создания северного морского щита России – Витте и Столыпина, двух абсолютно разных фигур, противоречия которых до сих пор изучает историческая наука.

Но в масштабах данной темы речь пойдет о Столыпине как организаторе будущего Северного флота, возрождения Российского Заполярья и строительстве Мурманской железной, начало которому было положено лишь в 1914 году [9:16 - 68].

Петр Аркадиевич не был связан своей службой державе непосредственно с морем, но, как государственный деятель, прекрасно понимал значение морских сообщений окраин Российской империи, особенно после русско-японской войны. И для Заполярья он видел особый путь развития, который предрекали Петр Великий и Александр Ломоносов.

Вот и вспомним о том, как Петр Столыпин выполнил завет Михаила Ломоносова, что «Богатство России будет прирастать Сибирью и Ледовитым океаном».

Не сразу «дошли руки» до Севера у Петра Аркадьевича. Только-только в декабре 1907-го успокоилась смута по Российской империи лишь в 1908-м он исполнил свою давнишнюю мечту – обратить взор на незамерзающий Мурман. И невольным помощником в этом вопросе оказался не Сергей Юльевич Витте, который справедливо назван «крестным отцом» русского Заполярья, а зять Столыпина, женатый на дочери Марии - офицер флота Борис Бок, фон Бок [5:113].

Хотя стоит отметить особую роль Витте в этом вопросе. И я, как в недавнем прошлом офицер Северного флота, подтверждаю, что имя Витте уважаемо в городе Полярном. Ну и для полного подтверждения позволю себе привести воспоминания Энгельгарда «Значение для Севера посещения Архангельска и Мурманского министра финансов С.Ю. Витте в 1894 г». Они гласят, что: «В 1894 году