

шли из черноземных губерний России и Украины, Поволжья, Черноморского и Каспийского побережья, Белоруссии и Балтийского края. Кроме крестьян, на строительстве железной дороги работали солдаты, казаки, ссыльные и арестанты. Если в начале строительства (1891 г.) работали 9600 человек, то в разгар его (1895–1897 гг.) – 84–89 тыс. человек. К концу на стройке (1904) остались всего 5,3 тыс. человек.

В рабочих руках нуждалось не только строительство Транссиба, но и все отрасли, связанные с обеспечением строительства: сельскохозяйственное производство, производство транспортных средств (телеги, сани и пр.), одежды, обуви для строителей, строительство жилья, производство шпал и заготовка топлива для подвижного состава. По мере продвижения строительства железной дороги от Челябинска на Восток к Омску, Ново-Николаевску и далее возрастает и число самовольных переселенцев, доля которых в общей численности достигает до 75%.

Переселение, бесспорно, способствовало хозяйственному освоению новых территорий, развитию их производительных сил в сельском хозяйстве, промышленности и в других отраслях. Все это стало возможным благодаря решительной деятельности С. Ю. Витте⁶.

Тогдашние средства информации, выполняя задание правительства, широко пропагандировали переселение, рассчитывая на привлечение наиболее предприимчивых крестьян.

Аграрные преобразования, инициированные П. А. Столыпиным, предусматривали организацию массового переселения крестьян из европейской части России в Сибирь, на Дальний Восток, в Северный Казахстан. С этой целью в 1906 г. было реорганизовано Переселенческое управление. В Сибири и на Дальнем Востоке выделялись специальные переселенческие районы, в каждом из которых создавались переселенческие организации, имевшие землеотводные, гидротехнические и дорожные партии, склады

⁶ В правительственных документах отмечалось, что дорога экономически могла оправдать себя только при условии достаточного заселения и развития прилегающих к ней районов.