

Заселение приграничных дальневосточных территорий в 80—90-е гг. XIX в. (на примере Южно-Уссурийского края)

Анна Сергеевна Заколотная,

младший научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток.
E-mail: zakolodnay@mail.ru

В статье рассматривается заселение приграничных территорий юга Дальнего Востока России. Особое внимание сосредоточено на особенностях подготовки и проведения морских перевозок в Южно-Уссурийский край в 80—90-е гг. XIX в., ставших, по сути, ответной мерой на действия Китая. Отмечено, что осуществление данных перевозок требовало решения значительного числа проблемных ситуаций. Причём отдельные из них создавались несогласованностью действий лиц, отвечавших за переселение: например, в 1889 г. желающих попасть на суда оказалось существенно больше, чем выделенных Добровольным флотом мест. Трудности возникали и при формировании переселенческих партий. У организаторов перевозок зачастую отсутствовала возможность заранее указать точное количество людей, так как последние могли изменить своё решение в любой момент. Показаны сложности, связанные с медицинским освидетельствованием переселенцев, а также обеспечением санитарно-гигиенических условий перевозок. Выявлено, что современники неоднозначно оценивали итоги заселения, одни считали их неудовлетворительными, другие же, наоборот, отмечали позитивные изменения. Тем не менее, несмотря на определённые положительные результаты (рост числа жителей, появление более 60 новых селений), государственная власть осознавала, что полностью достигнуть поставленных целей не удалось. Край продолжал оставаться малозаселённым, а производство продуктов питания не удовлетворяло существовавшие в них потребности.

Ключевые слова: Дальний Восток России, переселение, колонизация, Южно-Уссурийский край.

The Settlement of the Far Eastern Border Territories in the 80—90^s of the Nineteenth Century (a Case Study of the South Ussuri Region).

Anna Zakolodnaya, Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia. E-mail: zakolodnay@mail.ru.

The paper deals with the settlement of the border territories in the South of the Russian Far East. Particular attention is focused on the features of the preparation and realization of the sea shipping to the South Ussuri region in

the 80—90^s of the nineteenth century that was a response to the actions of China. It is mentioned that the sea shipping required solving a large number of problematic situations. Some of them arose due to the inconsistency of the actions of people responsible for resettlement. For example, in 1889, a number of immigrants significantly exceeded the number of seats on the ships allocated by the Voluntary fleet. Significant difficulties happened during the formation of resettlement parties. The organizers of transportation often had no opportunity to specify exact number of immigrants in advance as they could change their decision at any moment. The difficulties associated with the medical examination of immigrants as well as the provision of sanitary and hygienic conditions of transportation are shown. It is revealed that the contemporaries estimated the results of settlement ambiguously: some considered them unsatisfactory, others, on the contrary, mentioned positive changes. Nevertheless, despite some positive results (population growth, emergence of more than 60 new villages), the government realized that it was not possible to fully achieve the goals. The region continued to be sparsely populated, and food production did not meet the existing needs.

Keywords: Russian Far East, resettlement, colonization, South-Ussuri Region.

Подписание Айгунского (1858) и Пекинского (1860) договоров установило границы между двумя странами — Китаем и Россией. Следующим шагом должно было стать не только формальное, но и фактическое закрепление за последней отошедших ей территорий. Предполагалось, что это осуществится через заселение полученных земель [2, с. 23]. 26 марта 1861 г. вышли «Правила для поселения русских и иностранцев в Амурской и Приморской областях». Темпы прибытия мигрантов в Приморской области были ниже, чем в Амурской. Так, если с 1858 по 1869 г. во первую приехало 2693 крестьян, то во вторую — 6868 [5, с. 66]. Причём в Южно-Уссурийский край прибывали исключительно выходцы из Амурской области. К началу 70-х гг. XIX в. количество переселенцев на Дальний Восток сокращается [5, с. 91]. В 1867 г. начальник штаба, командир Сибирской флотилии и портов Восточного океана В.П. Соковнин подготовил докладную записку, где рассматривались проблемы освоения Приамурского края и предлагались варианты их решения. В документе подчёркивалось, что сразу же после «приобретения Амурского края» правительство приступило к его устройству и «не щадило средств» [РГИА ДВ. Ф. 650. Оп. 1. Д. 5. Л. 16 об.]. При этом большая часть выделяемых денег шла на содержание войск, численность которых доходила до 6,5 тыс. чел., без учёта членов их семей [РГИА ДВ. Ф. 650. Оп. 1. Д. 5. Л. 21]. Учитывая тот факт, что «никаких завоеваний» не планировалось, В.П. Соковнин предлагал уменьшить эту цифру втрое. Он считал, что вооружённые силы необходимы либо для охраны от соседних государств, либо для поддержания внутреннего порядка [РГИА ДВ. Ф. 650. Оп. 1. Д. 5. Л. 22]. Для Приморской области обе эти функции были неактуальны, так как, с одной стороны, Китай, страдающий от внутренней «междоусобицы», не опасен «на многие

лета», а с другой — местное русское и аборигенное население очень мало-численно и не представляет никакой угрозы [РГИА ДВ. Ф. 650. Оп. 1. Д. 5. Л. 23—23 об., 26]. Таким образом, В.П. Соковнин делал вывод о необходимости сократить имеющиеся вооружённые силы, поскольку не видел никаких причин иметь такое количество войск, «которые, не представляя ни какой оборонительной силы краю <...> вызывают лишь громадные и совершенно непроизводительные расходы казны на их содержание, между тем как в другом случае если бы половину этих расходов употреблять на заселение края (как главную и насущную потребность), то такая затрата Правительства была бы подобна семенам, брошенным на добрую почву» [РГИА ДВ. Ф. 650. Оп. 1. Д. 5. Л. 21 об.]. Данная точка зрения не получила широкого распространения, тем более что в дальнейшем ситуация в регионе стала развиваться совсем по-другому.

К концу 70-х гг. XIX в. отношения с Китаем осложнились. Кульджинский кризис и связанные с ним события заставили иначе взглянуть на вопросы безопасности дальневосточных территорий [6, с. 115]. Серьёзные опасения у Санкт-Петербурга вызывало решение Китая о распашке 100 тыс. дес. земли, находящейся в непосредственной близости от российской границы [РГИА Ф. 98. Оп. 1. Д. 108. Л. 5]. Беспокоили и другие действия соседнего государства. В декабре 1880 г. военный губернатор Приморской области составил донесение о проводимых в Китае мероприятиях, свидетельствовавших о подготовке страны к войне: гарнизон каждого пограничного города был увеличен до 5 тыс. чел., началось заселение Маньчжурии крестьянами [РГИА ДВ. Ф. 650. Оп. 1. Д. 4. Л. 35—35 об., 37]. Последнее военный губернатор называл «актом величайшей государственной мудрости»: с одной стороны, китайцы воспринимают возделанную ими землю как святыню, поэтому любые военные действия обречены на провал в условиях пассивного сопротивления многомиллионного населения, что делает Маньчжурию неуязвимой для внешних угроз, с другой — армия, опирающаяся на местных жителей и обладающая такими качествами, как упорство, ненависть и презрение ко всему иностранному, «умение умирать за свою самобытность без всякого сомнения о жизни», становится реальной силой [РГИА ДВ. Ф. 650. Оп. 1. Д. 4. Л. 36 об. — 37]. Сложившаяся ситуация воспринималась столь опасной, что на Тихий океан была отправлена эскадра Лисовского, а военный губернатор обсуждал с ним возможность нанесения превентивного удара по Маньчжурии.

В качестве ответных мер российское правительство разработало проект заселения дальневосточных территорий посредством морских перевозок. В конечном итоге предполагалось, что это позволит обезопасить границы империи от возможных посягательств со стороны Китая, сократить расходы на содержание армии, популяризировать морские перевозки среди крестьян и привлечь в регион население, способное создать на новом месте экономически сильные хозяйства [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 24. Л. 67 об. — 68]. Необходимо отметить, что планы пересматривались несколько раз: если в самом начале предполагалось в течение первых трёх лет переселить в Южно-Уссурийский край 9500 семей, то потом эта цифра сократилась до

1500 семей (по 500 в год), а окончательным вариантом стало решение перевозить по 250 семей ежегодно (всего 750 за три года) [РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 108. Л. 6; 7, с. 27, 31—33, 100—101].

Одной из важнейших проблем, с которыми постоянно сталкивались организаторы перевозок, стало формирование переселенческих партий. И если в первые три года (с 1883 по 1885), когда количество семей — 250 — было заранее чётко определено, сложностей не возникало, то в последующие годы трудности оказывались довольно существенными. От Добровольного флота постоянно поступали жалобы на то, что ранее запланированное количество переселенцев не соответствует действительному. Так, управляющий морским министерством Н.М. Чихачёв в письме В.К. Плеве указывал, что ко времени отправки пароходов вместо заявленных 1400—1500 чел. в 1897 г. доставлена только половина пассажиров, а в 1888 г. — менее трети, из-за чего Добровольный флот нёс значительные финансовые потери, поскольку реализовать свободные места в последний момент невозможно [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 25. Л. 47 об.]. Н.М. Чихачёв просил пересмотреть существующий порядок и перенести предоставление списков пассажиров на более ранний срок, отмечая, что оптимальной датой для навигации 1899 г. будет 1 февраля. Добровольный флот планировал осуществить два рейса во Владивосток (20 марта и 5 апреля) на пароходах «Россия» и «Ярославль», каждый из которых мог взять на борт 600 переселенцев [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 25. Л. 48 об.]. Эти предложения были приняты, но реализовать задуманное на практике не удалось. В 1889 г., несмотря на большое количество предварительных согласований, ситуация сложилась крайне затруднительная: планировалось дать разрешение на переселение 2000 чел., в итоге его получили 2200 крестьян, а мест на пароходах выделили только 1200.

Так, полтавский губернатор сообщал, что в 1888 г. министерство внутренних дел издало ряд распоряжений, согласно которым планировалось разрешить переселение 625 крестьянам из данной губернии. При этом губернатору было предложено в будущем позволять мигрировать всем желающим, обладающим достаточным количеством средств. Всего же на пароходах Добровольного флота на 1889 г. выделялось 2000 мест, которые следовало разделить путём взаимных соглашений полтавского, черниговского и тамбовского губернаторов. В результате переговоров выяснилось, что в Черниговской, Курской и Тамбовской губерниях 500 чел. выразили желание отправиться на Дальний Восток (т.е. свободными осталось 1500 мест). Исходя из этого, полтавский губернатор разрешил переселение 1133 душам [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 25. Л. 103—103 об., 176—176 об.]. 13 декабря 1889 г. из Одессы от генерал-губернатора пришла телеграмма с уведомлением о принятии на пароходы только 400 чел. из этой губернии, уже внёсших плату за проезд. Также последовало распоряжение о необходимости проинформировать остальных, что им не может быть гарантирован переезд во Владивосток, поэтому дальнейшую продажу имущества они могут «производить на свой собственный риск». Ко времени получения этих сведений свои хозяйства полностью ликвидировали 639 чел. Таким образом, 239 чел., предполагавших отправиться в путь в марте, оказались

в сложном положении: они не имели достаточных средств для длительного ожидания разрешения сложившейся ситуации. Полтавское губернское присутствие обратилось к министру внутренних дел с просьбой как можно быстрее найти выход, так как отмена переселения приведёт к разорению крестьян и потере последними веры «в неизбежность правительственных распоряжений» [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 25. Л. 102 об., 177—177 об.].

Аналогичная ситуация сложилась и в Черниговской губернии. В одном из направленных в министерство внутренних дел писем её губернатор А.К. Анастасьев сообщал, что невозможно заранее указать точное количество переселенцев, так как обычно около половины заявителей отказываются от своего решения из-за нераспродажи имущества [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 25. Л. 120—120 об.]. Именно поэтому, а также учитывая, «что желающих переселиться из других губерний оказалось значительно меньше, чем предполагалось прежде», он дал разрешение 407 семьям из 1689, подавших ходатайства, одновременно предполагая, что «большая половина из них не успеет подготовиться в путь к назначенному времени» [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 25. Л. 57—58, 121 об.]. Предположения губернатора сбылись, только 166 семей (около 1000 чел.) выполнили все условия, о чём он проинформировал телеграммой 31 января 1889 г. министерство внутренних дел и одесского генерал-губернатора [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 25. Л. 122.]. А.К. Анастасьев подчёркивал, что при формировании партии им учтена полученная в декабре 1888 г. информация от одесского генерал-губернатора о готовности отправить 1200 чел., а также сведения, что из других губерний разрешение на переселение выдано только 250 чел. [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 25. Л. 57—58]. Поэтому совершенно неожиданной стала для него телеграмма от 14 февраля, где сообщалось, что из Черниговской губернии может быть перевезено только 528 чел.: 313 в первой партии и 215 во второй. Точно выполнить данное требование оказалось невозможным, поэтому А.К. Анастасьев включил в состав первой партии 370 крестьян, а второй — 259. Оставшиеся вынуждены были тратить деньги, предназначенные на переезд, и надеяться на отправку в июле. 25 февраля 1889 г. канцелярия одесского генерал-губернатора сообщила, что в июле пароход возьмёт только 875 чел. из Полтавской губернии, и потребовала сократить вторую черниговскую партию с 259 до 215 чел. А.К. Анастасьев вынужден был обратиться к земскому отделу министерства внутренних дел с просьбой связаться с полтавским губернатором и узнать, возможно ли исключить из состава июльской партии лиц, ещё не распродавших своё имущество, и предоставить их места черниговцам [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 25. Л. 124 об. — 125]. Кроме того, оценивая положение остающихся как «критическое», предвидя «страшный ропот и подрыв доверия», он просил изыскать возможность сформировать третью партию из оставшихся крестьян [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 25. Л. 57—58].

Ситуация складывалась крайне сложная. Количество желающих отправиться во Владивосток значительно превышало возможности Добровольного флота [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 25. Л. 159—159 об.]. Так, разрешение переселиться получили 2200 чел., а свободных мест на пароходах

было только 1200. Практически все люди полностью ликвидировали свои хозяйства, поэтому длительная задержка, а тем более отмена переезда привели бы их к полному разорению. Проблема осознавалась и губернаторами названных губерний, и одесским генерал-губернатором, и министерством внутренних дел. Поиск путей решения отражён в сохранившейся достаточно обширной переписке. Первоначально была сделана попытка использовать пароходы частных компаний. Однако последние отказались, так как не планировали отправлять суда во Владивосток [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 25. Л. 131]. Следующим рассмотренным вариантом стала перевозка переселенцев в конце июля на строящемся пароходе Добровольного флота. Планировалось, что корабль будет готов к 30 июня, однако к апрелю 1889 г. стало ясно, что его сдача значительно задержится. Сообщая об этом обстоятельстве, В.К. Плеве, управляющий морским министерством, в качестве альтернативы предлагал отправить переселенцев пароходами Добровольного флота в осеннюю навигацию [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 25. Л. 144—145 об.]. Данная идея не нашла поддержки у председателя Добровольного флота Попова. Он обращал внимание на то, что опыт отправки переселенцев осенью 1886 г. оказался крайне неудачным. Кроме того, владивостокский городской голова И.И. Маковский проинформировал Попова, что помещения, в которых жили переселенцы 1886 г., находятся в аварийном состоянии, из-за чего крестьяне, приехавшие в 1889 г., могут оказаться в ещё более трудных условиях. Поэтому председатель настоятельно советовал, несмотря на необходимость больших расходов, зафрахтовать любой другой пароход [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 25. Л. 148—149 об.]. Министерство внутренних дел согласилось с данным предложением, так как прекрасно понимало: если переселенцев отправить во Владивосток только на следующий год, они истратят все собственные средства, и государство будет вынуждено полностью оплатить их проезд, что в конечном итоге приведёт к значительно большим расходам. Поэтому полковника Вахтина направили для поиска необходимого судна и заключения контракта [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 25. Л. 152—152 об., 160 об.]. 19 мая 1889 г. он сообщил о подписании договора о найме французского парохода «Кантон» [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 25. Л. 245—245 об.]. Согласно церцепартии, сумма фрахта составила 226 тыс. фр., её следовало выплатить в три приёма [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 25. Л. 247—249]. Выход парохода из Одессы был запланирован на начало июля. Таким образом, проблему удалось решить, однако это потребовало выделения дополнительных государственных ассигнований.

Однако имелась и ещё одна важная задача: переселенцев следовало доставить во Владивосток здоровыми. Для этого предпринимался ряд мер, сведения о которых сохранились в отчётах различных должностных лиц. Все мигранты проходили медосмотр и карантин, им делались прививки от оспы. Эффективность этих мер во многом зависела от времени прибытия крестьян в Одессу. В 1888 г. коллежский секретарь министерства внутренних дел А.В. Кривошеин, направленный для сопровождения одной из переселенческих партий, сообщал, что чаще всего люди оказывались в Одессе за 1—2 дня до отплытия, поэтому медицинский осмотр являлся быстрым

и «спешным» и не мог обнаружить всех больных [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 21. Л. 3 об.]. В 1891 г. переселенцев сопровождал Ф.Ф. Буссе. В своём отчёте он хотя и оценивал «общее санитарное состояние переселенцев» как «превосходное», но тем не менее указал на ряд фактов, которые свидетельствовали об обратном. Так, к моменту отправки парохода у 13 детей выявили корь, из-за чего они по решению судового врача их оставили в Одессе вместе с 4 взрослыми. При этом разрешение на выход в море получили 2 переселенца, тяжело больные чахоткой (здесь необходимо учитывать, что в конце XIX в. туберкулёз был ещё малоизученной болезнью), один из них умер во время пути, и 2 женщины, имеющие «неизлечимые женские болезни» [ГАПК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 32. Л. 10—11].

Санитарно-гигиеническое состояние кают мигрантов, по свидетельству Ф.Ф. Буссе, также оставляло желать лучшего. Их загромождали личные вещи, что делало невозможным уборку, поэтому мытьё трюмов за всю поездку провели только один раз [ГАПК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 32. Л. 12]. Помещения плохо проветривались, из-за чего воздух в них был душным и спёртым [ГАПК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 32. Л. 13—19]. Ф.Ф. Буссе отметил, что по нормативным документам военного ведомства на 1 солдата на корабле должно приходиться 70 куб. фут., при этом на 1 переселенца приходилось от 47 до 63 куб. фут. [ГАПК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 32. Л. 44]. Пагубное влияние тесноты, связанную с ней антисанитарию и, как следствие, распространение заболеваний отмечали в своих отчётах Ф.Ф. Буссе, А.В. Кривошеин, чиновник особых поручений Переселенческого управления надворный советник Кигн [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 21. Л. 3 об.; Ф. 560. Оп. 27. Д. 97. Л. 100 об.; 2, с. 72—73]. Самыми распространёнными были заболевания желудочно-кишечного тракта и инфекционные (корь, оспа, скарлатина, дифтерит, тиф). В отдельных случаях они принимали характер эпидемий [ГАПК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 32. Л. 36—38]. Особенно тяжёлое положение сложилось осенью 1886 г. на пароходе «Россия», когда у переселенцев были выявлены оспа, дифтерит, тиф и корь, в 1889 г. на пароходе «Кантон» от кори умер 61 ребёнок [ГАПК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 32. Л. 41].

Недостаточность существующей системы медицинского освидетельствования мигрантов вполне осознавалась. Ф.Ф. Буссе предложил такие меры по её улучшению, как запрет на переселение из местностей, где были выявлены инфекционные заболевания, введение промежуточных медицинских осмотров на железнодорожных станциях по пути следования крестьян, выделение специального помещения на судах для заболевших [ГАПК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 32. Л. 40—41]. В качестве важнейшей меры против распространения эпидемий им предлагалось введение норматива объёма воздуха: не менее 73 куб. фут. на 1 переселенца для нормализации вентиляции помещений и предотвращения «порчи и заражённости воздуха» [ГАПК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 32. Л. 43, 45]. Вероятно, проблема вентиляции кают так и не решилась, поскольку, хотя впервые данный вопрос был поднят в 1884 г., потом он ещё не раз появлялся в отчётах и донесениях.

О необходимости пересмотра питания переселенцев во время плавания говорили А.В. Кривошеин и Ф.Ф. Буссе. Они утверждали, что меню следует

приблизить к привычному крестьянам рациону, в котором растительная пища преобладает над мясной, а размеры порций меньше [ГАПК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 32. Л. 19—21; РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 21. Л. 6—8]. Тем самым удастся сократить количество желудочно-кишечных заболеваний и жалоб на качество пищи, причём последние, по мнению А.В. Кривошеина и Ф.Ф. Буссе, нередко возникали из-за того, что «вкусному обеду дома, предшествует усиленная физическая работа, а на судне он (переселенец. — А.З.) тяготится праздностью». Именно она заставляет мигранта смотреть на еду «как на препровождение времени», делает её главным предметом всех разговоров, во время которых формируется «предвзятый и невыгодный взгляд на вкусовые впечатления» [ГАПК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 32. Л. 19—21].

Изначально был определён и круг лиц, чей переезд считался наиболее предпочтительным. С 1883 по 1885 г. в Южно-Уссурийский край прибывали две категории переселенцев: казённокоштные и своекоштные, с 1886 г. — только своекоштные. Первые привозились за счёт государства, вторые — за собственные средства. Причём последние должны были не только самостоятельно оплатить проезд, но также внести денежный залог в размере 600 руб., которые возвращались им по прибытии во Владивосток. Согласно отчётам заведующего Переселенческим управлением Ф.Ф. Буссе, большинство казённокоштных крестьян являлись бедняками, зарабатывавшими на родине отхожими промыслами и мало занимавшимися земледелием, соответственно, они имели весьма скромные представления о сельском хозяйстве. Своекоштные крестьяне были гораздо более обеспеченными людьми, а также обладали необходимыми навыками и знаниями, что позволяло им быстрее приспособиться к местным условиям [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 24. Л. 359 об.]. Необходимо отметить: несмотря на достаточно высокие требования, предъявляемые к обеспеченности своекоштных переселенцев, в действительности далеко не все из них обладали нужным объёмом средств. Так, Ф.Ф. Буссе сообщал, что многие мигранты осенней партии 1886 г. были бедны, 29 из 69 семей остались должны Добровольному флоту [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 24. Л. 525—525 об.]. По свидетельству А.В. Кривошеина, значительная часть переселенцев 1888 г. не смогла заплатить даже за собственный проезд. Временный одесский генерал-губернатор предложил Добровольному флоту взять таких людей, а недостающую сумму получить от заведующего Переселенческим управлением из средств, предназначенных для выдачи ссуд. Администрация вполне осознавала, что таким образом нарушает утверждённые правительством постановления, но вынуждена была принять такое решение, так как в противном случае крестьяне, уже продавшие всё своё имущество и потратившие деньги на проезд и проживание в Одессе, оказались бы в безвыходном положении [РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 21. Л. 10—10 об.].

Со временем количество желающих переселиться в Южно-Уссурийский край стало сокращаться. Поэтому было принято решение снизить размер денежного залога. В результате, по свидетельству П.Ф. Унтербергера, стали прибывать «более слабые хозяйства» [8, с. 5]. Надворный советник Кигн, отмечая сокращение денежного ценза с 600 до 300 руб., предполагал

и дальнейшее его уменьшение [РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 97. Л. 100 об.]. Однако предпринятые меры не дали должного результата. В 1894 г. попытка министерства увеличить число переселенцев за счёт привлечения выходцев из большого числа губерний не удалась, из 4500 предоставленных Добровольным флотом мест 958 остались вакантными [РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 97. Л. 116].

Достигнутые с 1883 по 1902 г. (год закрытия морских перевозок) результаты оценивались современниками по-разному. Так, автор книги «Амур и Уссурийский край» считал весьма желательной практику переселения семейных земледельцев, полагая, что она создаёт определённый противовес «худым нравам», заведённым казаками [1, с. 126—127, 136—137]. По свидетельству М.Г. Гребенщикова, и в проектах, обещавших, что «и житель Полтавской губернии, и помор найдут привычные для себя климатические условия», и в отчётах об устройстве переселенцев «было полное процветание». Действительность же оказывалась иной: бедные посёлки, убогие постройки, затопленные и погибшие посевы и огороды [3, с. 146—147]. В работе Ф.Ф. Буссе приведены следующие итоги заселения Южно-Уссурийского края путём морских перевозок. До 1883 г. там насчитывалось всего 14 селений, казённокоштные мигранты образовали ещё 33 новых, а своекоштные, которых было значительно больше, — только 32, так как преимущественно выбирали уже существовавшие деревни [2, с. 134]. По мнению А.В. Елисеева, за сравнительно короткий промежуток времени «Россия превратила уголок принадлежащей ей Манчжурии в настоящий русский уголок» [4, с. 158]. Исследователь привёл выдержку из отчёта Переселенческого управления за 1883 г., в котором сообщалось, что 11 новых селений «расположились по меридиану полосую <...> заполнив пробелы в населении Суйфуна, они выдвинули три селения на соединения с населённой местностью возле оз. Ханки и утвердились на р.р. Майхэ и Лефу. Закрывая русскою грудью границу, ряд селений обезпечивал главный торговый путь края...» [4, с. 133]. В документе от 28 марта 1898 г., подготовленном Министерством внутренних дел, отмечалось, что «главнейшая преуказанная Его Императорским Величеством задача — развитие самых размеров переселения, не была достигнута» [РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 97. Л. 116]. Согласно информации, предоставленной приамурским генерал-губернатором, в 1894 г. в Приморской области проживало 152 220 чел., из них русских — 91 164 чел., в том числе войск — 25 882 чел., в Амурской области — 121 516 чел. [РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 97. Л. 117 об.]. Это население было не в состоянии обеспечить войска необходимым количеством продуктов питания, недостаток последних компенсировался завозом из Одессы, Америки, Китая и Японии. На заседании Комитета Сибирской железной дороги 24 февраля 1893 г. император заявил: «Историческая задача России — насаждение на побережьях Тихого океана оплота нашему политическому и экономическому могуществу на востоке — далеко не выполнена, и принятые в этом отношении меры не дали ещё вполне благоприятных результатов...» [РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 97. Л. 121].

Таким образом, достигнутые результаты оценивались неоднозначно. С одной стороны, правительство действительно сделало немало. Удалось преодолеть страх и предубеждение крестьян перед морскими путешествиями (первые переселенцы, прибывшие за свой счёт, появились уже на следующий год после открытия морских перевозок), возникли новые селения, увеличилось количество жителей. За 18 лет, с 1883 по 1900 г., в Южно-Уссурийский край прибыло 47 572 чел. [6, с. 120].

Предпринятые меры по отбору контингента мигрантов не привели к ожидаемому результату. Казённокостные крестьяне преимущественно являлись отходниками, утратившими сельскохозяйственные знания и навыки. Материальное обеспечение своекоштных было выше, однако и среди них имелось немало лиц, прибывших на Дальний Восток с самыми небольшими суммами либо и вовсе без средств.

Скорость устройства казённокостных переселенцев, несмотря на предоставленные им различные государственные субсидии и пособия, была ниже. Так, по количеству скота, размеру запашки они отставали от своекоштных на 5 лет, а по числу засеянных десятин — на 2 года [ГАПК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 32. Л. 68]. Во многом это объяснялось их более низкой материальной обеспеченностью, отсутствием необходимых навыков, кроме того, они в обязательном порядке должны были создавать новый населённый пункт (стоит отметить, что данное требование не всегда соблюдалось). В некоторой степени повторялась практика прошлых лет, когда в стратегических целях крестьян селили в определённых местах. В данном случае, опять же для решения стратегических задач, следовало создать как можно больше новых деревень, однако крестьяне имели право самостоятельного выбора расположения поселения. Приамурский генерал-губернатор отмечал, что из-за этого «немало возникло мелких, разбросанных одна от другой деревень, из которых ни одна не могла пользоваться советами и помощью старожилов и каждая должна была заводить у себя кузницу, мельницу и тому подобные заведения, а так как при недостатке денежных средств и мастеровых это оказалось невозможным, то пришлось отвозить каждый плуг для починки <...> за десятки вёрст по несуществующим дорогам...» [РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 136. Л. 114—114 об.].

Проделанная работа в большинстве случаев рассматривалась и оценивалась как положительная. Однако достигнутые результаты оказались недостаточными: край всё ещё оставался незаселённым. Можно сказать, что в основу заселения был положен (и фактически реализован) принцип, изложенный в одном из документов министерства внутренних дел, согласно которому лучше «хотя и медленно, но настойчиво и постоянно идти к цели, нежели <...> не предпринимать никаких действий», тем более что «в политических видах важно не то количество семей, которое будет туда перевезено в виде опыта, а действительно их там появление, как доказательство желания России владеть этим краем не только по букве трактатов, но и на деле, при помощи вооружённой силы, опирающейся на местное русское население» [7, с. 102—103]. Именно это и было реализовано и воплощено в действительности.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Амур и Уссурийский край: К двадцатипятилетию присоединения Амурского и Уссурийского края. М.: Тип. И.Д. Сытина и К°, 1885. 144 с.
2. Буссе Ф.Ф. Переселение крестьян морем в Южно-Уссурийский край в 1883—1893 г. с картою. СПб.: Тип. Высочайше утверждённого Товарищества «Общественная Польза», 1898. 165 с.
3. Гребенщиков М.Г. Путевые записки и воспоминания по Дальнему Востоку. СПб.: Тип. Я.И. Либермана, 1887. 271 с.
4. Елисеев А.В. Южно-Уссурийский край и его русская колонизация. СПб.: Тип. Товарищества «Общественная Польза», 1891.
5. Кабузан В.М. Дальневосточный край в XVII — начале XX вв. (1640—1917). Историко-демографический очерк. М.: Наука, 1985. 264 с.
6. Приамурье. Факты, цифры, наблюдения. М.: Городская тип., 1909. 922 с.
7. Сборник главнейших официальных документов по управлению Восточною Сибирью. Т. II. Переселение русских людей в Приамурский край. Вып. II. Переселение кругосветным путём. Общие основания. Иркутск: Тип. Н.Н. Сеницына, 1883. 213 с.
8. Унтербергер П.Ф. Приамурский край 1906—1910 гг. СПб., 1912. 497 с.
9. ГАПК (Гос. арх. Приморского края).
10. РГАВМФ (Рос. гос. арх. военно-морского флота).
11. РГИА (Рос. гос. ист. арх.).
12. РГИА ДВ (Рос. гос. ист. арх. Дальнего Востока).

REFERENCES

1. *Amur i Ussuriyskiy kray: K dvadtsatipyatiletiyu prisoedineniya Amurskogo i Ussuriyskogo kraya* [The Amur and Ussuri Region: On the Twenty-Fifth Anniversary of Joining the Amur and Ussuri Regions]. Moscow, Tip. I.D. Sytina i K° Publ., 1885, 144 p. (In Russ.)
2. Busse F.F. *Pereselenie krest'yan morem v Yuzhno-Ussuriyskiy kray v 1883—1893 g. s kartoyu* [The Resettlement of Peasants by Sea to the South-Ussuri Region with a Map in 1883—1893]. Saint Petersburg, Tip. Vysochayshe utverzhdennogo Tovarishchestva “Obshchestvennaya Pol’za” Publ., 1898, 165 p. (In Russ.)
3. Grebenshchikov M.G. *Putevye zapiski i vospominaniya po Dal'nemu Vostoku* [Travel Notes and Memories about the Far East]. Saint Petersburg, Tip. Ya.I. Libermana, 1887, 271 p. (In Russ.)
4. Eliseev A.V. *Yuzhno-Ussuriyskiy kray i ego russkaya kolonizatsiya* [The South-Ussuri Region and its Russian Colonization]. Saint Petersburg, Tip. Tovarishchestva “Obshchestvennaya Pol’za” Publ., 1891. (In Russ.)
5. Kabuzan V.M. *Dal'nevostochnyy kray v XVII — nachale XX vv. (1640—1917). Istoriko-demograficheskiy ocherk* [The Far Eastern Region from the Seventeenth Century until the Early Twentieth Century (1640—1917). Historical and Demographic Essay]. Moscow, Nauka Publ., 1985, 264 p. (In Russ.)
6. *Priamur'e. Fakty, tsifry, nablyudeniya* [Priamurye. Facts, Figures, Observations]. Moscow, Gorodskaya tip. Publ., 1909, 922 p. (In Russ.)
7. *Sbornik glavneyshikh ofitsial'nykh dokumentov po upravleniyu Vostochnoyu Sibir'yu. T. II. Pereselenie russkikh lyudey v Priamurskiy kray. Vyp. II. Pereselenie krugosvetnym putem. Obshchie osnovaniya* [Collection of the Most Important Official Documents on Governance of Eastern Siberia. Vol. 2. The Resettlement of Russian People to the Amur Region. Issue 2. Resettlement by Round-the-World. General Reasons]. Irkutsk, Tip. N.N. Sinicyna Publ., 1883, 213 p. (In Russ.)
8. Unterberger P.F. *Priamurskiy kray 1906—1910 gg.* [The Amur Region in 1906—1910]. Saint Petersburg, 1912, 497 p. (In Russ.)