

*Д. Г. Янченко*

## **Амурская экспедиция и Комитет по заселению Дальнего Востока в планах Совета министров России при П. А. Столыпине**

### **Янченко**

#### **Денис Геннадьевич**

канд. ист. наук, доц.,  
Санкт-Петербургский  
государственный  
университет  
(Санкт-Петербург,  
Россия)

### **Финансирование**

Исследование  
выполнено при  
поддержке  
Российского научного  
фонда (РНФ), проект  
№ 22-28-01350  
«Колонизация  
Дальнего Востока  
и Маньчжурии  
в правительственных  
документах,  
публицистике  
и периодике России  
и Китая 1894–1920 гг.»

Создание координационного центра русской дальневосточной колонизации стало предметом забот власти ввиду изменившегося внешнеполитического положения на Дальнем Востоке и масштабной попытки решения аграрного вопроса в Центральной России. Поражение в Русско-японской войне заставило поменять стратегию: вместо территориальной экспансии «была сделана ставка на заселение Дальнего Востока русским населением с целью обеспечения безопасности восточных границ»<sup>1</sup>. Неслучайно в период между двумя войнами (Русско-японской и Первой мировой) за счет средств государственного бюджета финансировались крупные инфраструктурные проекты. Одним из самых известных стала Амурская железная дорога, ставшая наряду с Забайкальской, Китайско-Восточной и Уссурийской железными дорогами завершающей частью Транссиба. Особое совещание Совета государственной обороны, образованное в 1906 г., анализируя ситуацию в регионе, отмечало: «При такой обстановке не только исход самой борьбы, но даже фактическая для нас возможность вступить в таковую будет всецело и исключительно зависеть от того, в каком положении окажутся к тому времени Сибирская, Забайкальская, Амурская и Китайская железные дороги»<sup>2</sup>.

В официальных изданиях, правительственных и думских дискуссиях роль Амурской дороги связывалась не только с достижением военно-стратегических целей, но и с экономическим развитием Сибири и Дальнего Востока. Участие членов объединенного правительства — Совета министров в решении теоретических и практических

задач предполагало учет всех ведомственных интересов. Исследования о работе Комитета по заселению Дальнего Востока (КЗДВ) и Амурской экспедиции немногочисленны. Они посвящены ее финансированию, участникам, отчасти — организационной структуре и результатам.

При подготовке данной работы использовались обзорные статьи о деятельности Амурской экспедиции 1910–1911 гг. и материалы Российского государственного исторического архива (РГИА). Результаты экспедиции благодаря огромной публикационной работе ее руководства и исследователей в 1911–1913 гг. были доступны и стали рабочими материалами как для правительства, так и для региональных чиновников. По мнению современных исследователей, восемнадцать выпусков Трудов Амурской экспедиции «с известной долей условности можно разделить по характеру проблемной области исследования на следующие группы: первая — выпуски, содержащие результаты изучения природной обстановки исследуемого района; вторая — выпуски, имеющие непосредственное отношение к исследованию экономики»<sup>3</sup>. Цели, задачи, методы, ход и предварительные результаты изысканий Амурской экспедиции были представлены в «Общем отчете» за 1910 г.<sup>4</sup>, составленном Н. Л. Гондатти и В. Ф. Романовым, и «Своде первоочередных мер на Дальнем Востоке», подготовленном на основе отчета В. Ф. Романовым.

Экспедиция с формальной точки зрения была привязана к Управлению по строительству Амурской железной дороги. Отметим, что в целом роль Министерства путей сообщения (МПС) в освоении Дальнего Востока недостаточно освещена в историографии. Материалы фонда МПС (ф. 274) в РГИА достойны изучения именно по той причине, что Амурская экспедиция планировалась для помощи в сооружении дороги, хотя в итоге стала сложным исследовательским мероприятием, по сути, предоставившим рабочий материал для действий правительственного Комитета. Необходимость прямой технической поддержки столыпинского переселенческого проекта, постоянное получение новых научных данных от ведомств поставили Амурскую экспедицию в совершенно особое положение в ряду исследовательских мероприятий начала XX в.

Аналитическая записка об организации заселения вдоль линии Амурской железной дороги, изучении и освоении пустующих пространств была составлена по прямому распоряжению П. А. Столыпина и, как представляется, свидетельствовала о его глубоком интересе к делам Дальнего Востока и исследованиям под патронажем Совета министров. Частые сравнения нашей дальневосточной окраины с Северо-Американскими Штатами — характерная черта документов изучаемой эпохи. Неосвоенные земли Дикого Запада без развитых путей сообщения и культурных центров при этом казались еще менее пригодными для колонизации, чем Приамурье, поскольку «последнее уже и в настоящее время не может быть охарактеризовано понятием “пустыни”»<sup>5</sup>. Власти прекрасно осознавали принципиальные отличия американской колонизации от русской, и проект Амурской железной дороги виделся делом правительства, а не частных компаний, как в Штатах. Нехватка частных капиталов, необходимых для развития Приамурского края, дополнялась, по мнению составителей записки, низким уровнем профессионализма и экономической

самостоятельности переселенцев («мы не можем рассчитывать на тот объем промышленной энергии, который свойственен североамериканцам»<sup>6</sup>), в основном представлявших собой земледельцев, незнакомых с «разными видами промышленного труда»<sup>7</sup>.

По мнению отечественных исследовательниц И. Н. Мамкиной и Н. Ю. Гусевской, «несмотря на понимание высшей властью необходимости усиления Дальнего Востока, его освоение и интеграция в общеимперское пространство сталкивались с неспособностью российского чиновничества разработать и реализовать комплексную программу освоения, преодолеть мелко ведомственные интересы, рассматривать благо государства как конечный результат своей деятельности»<sup>8</sup>.

В полной мере ведомственная разобщенность проявилась при обсуждении проекта координационного правительственного органа по дальневосточной политике. Перипетии правительственных дискуссий получили частичное отражение в Особом журнале Совета министров 23 июня 1909 г., однако предметом детального анализа не становились<sup>9</sup>. Амурская железная дорога была построена и успешно функционирует, в чем, безусловно, немалая заслуга царского правительства, а вот материалы Амурской экспедиции, ставшие руководством по русской колонизации огромного региона для КЗДВ, «до сих пор толком не изучены и не используются современными разработчиками региональных программ и стратегий»<sup>10</sup>.

Формат и полномочия специального органа, отвечающего за колонизацию Дальнего Востока и способствовавшего строительству Амурской магистрали, как необходимого инструмента колонизации Столыпин представлял в самых общих чертах. Этот вопрос он обсуждал с членами Совета министров с декабря 1908 г. В компетенцию особого уполномоченного органа предполагалось включить местности, прилегавшие к линии дороги и не входившие в ведение Переселенческого управления<sup>11</sup>. В столыпинской записке, разосланной министрам, перед новым органом ставились масштабные задачи исследования земель, планирования и осуществления всех аспектов колонизации, включая инфраструктурные проекты. Подобное успешное начинание в русской управленческой практике уже было, например Эксплуатационное управление Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) обеспечивало потребности городов и поселков вдоль линии подведомственной дороги и фактически обладало большими полномочиями. Однако в записке этот опыт не учитывался, хотя новому органу предполагалось дать «полную самостоятельность действий в пределах установленной программы и ассигнованных средств вне прямой зависимости от местных административных учреждений»<sup>12</sup>.

На экспедицию в записке Столыпина возлагалась глобальная научная задача: «изучение местности, прилегающей к линии постройки Амурской железной дороги на протяжении не менее 50 верст в каждую сторону»<sup>13</sup>. В ходе работ предполагалось определить такие проекты развития инфраструктуры, которые требовали дополнительных ассигнований, кроме того, экспедиция должна была заняться организацией почтового и телеграфного сообщения между крупными поселениями вдоль линии строящейся железной дороги.

Планировалось, что экспедиция будет проводить разведку и проектирование водных и сухопутных путей сообщения, прилегающих к линии железной дороги; «устройство новых и улучшение существующих подъездных путей к станциям», в том числе к «гужевой дороге, сооружаемой вдоль течения реки Амура»<sup>14</sup>. Преимуществами положения железнодорожного поселка считались близость судоходных рек, приисков или рудников, экономическое значение и размеры станционного хозяйства.

В задачи экспедиции в столыпинской записке включались выбор места для поселений, «отвод из состава казенных земель площадей, необходимых под поселения, распланировка их под застройку, нарезка подворных участков»; «первоначальное заведывание образующимися у железнодорожных станций поселениями... в хозяйственном отношении, в пределах полномочий, предоставляемых городскому общественному управлению городовым положением 1892 года»<sup>15</sup>. Экспедиция, исходя из содержания планируемых в записке мероприятий, должна была осуществлять функции, близкие к функциям Управления КВЖД<sup>16</sup>, ориентируясь, однако, не на международные договоренности, а исключительно на российское законодательство.

Расходы на экспедицию по предварительным подсчетам составляли 60–70 тыс. руб. в год, из которых 40 тыс. — расходы на содержание личного состава: 10 тыс. — начальнику и по 6 тыс. — пяти уполномоченным, что сопоставимо с жалованием министра. «При условии, если уполномоченные будут назначаться из специалистов и сами будут исполнять главнейшую долю технических работ, вызываемых осуществлением задач экспедиции, расход на наем техников и канцелярии не может быть, по крайней мере первое время, особо значительным» (около 20–30 тыс. руб.), тем более что «персонал технической части и канцелярии может в значительной степени пополняться лицами, состоящими на службе по железной дороге»<sup>17</sup>.

Одна из нерешенных проблем, напрямую связанных с обороноспособностью на Дальнем Востоке, — вопрос о правах казачества, традиционной опоры русского военного присутствия в обширном регионе. Военный министр А. Ф. Редигер в декабре 1908 г. в письме Столыпину возражал против ущемления имущественных прав дальневосточных казаков: «Деятельность проектируемой экспедиции по отношению занятия земель, отвода и продажи их в полосе, прилегающей к полосе собственно отчуждения для линии железной дороги, не должна распространяться на земли Забайкальского и Амурского казачьих войск»<sup>18</sup>. Решением Совета министров от 23 июля 1908 г. все земли, отведенные Амурскому казачьему войску генерал-лейтенантом Духовским, предназначались для казачьей колонизации, и здесь же подчеркивалось, что «участки для крестьянской колонизации могут быть отводимы в сих границах лишь в исключительных случаях каждый раз по указанию Приамурского Генерал-Губернатора»<sup>19</sup>. Как позднее отмечалось в подписанном царем Особом журнале Совета министров, «созидательная сила русской гражданственности, распространяясь из центра на периферии государства, не проявилась еще на этой отдаленной окраине достаточными результатами»<sup>20</sup>. Казачья колонизация себя не оправдала...

Государственный контролер П. А. Харитонов обратил внимание на предварительную сумму расходов на организацию экспедиции. Он предлагал усилить состав Управления по постройке Амурской железной дороги «потребным количеством чинов» для продолжения работ в Приамурье и не тратить средства на новую экспедицию<sup>21</sup>, доверив Главному управлению землеустройства и земледелия (ГУЗиЗ), МВД и Министерству торговли и промышленности (МТиП) остальную работу. П. А. Харитонов считал целесообразным выдавать переселенцам ссуды на приобретение участков авансами, а саму экспедицию лишить права «продавать и отводить участки в станционных и городских поселениях района дороги», отпускать строительные материалы, выдавать ссуды. Вопрос о судьбе земель Кабинета и Амурского казачьего войска, по мнению государственного контролера, нуждался в отдельном решении, а сама организация экспедиции с ежегодным расходом в 60–70 тыс. руб. — в утверждении законом, т. е. через Думу.

Министр императорского двора В. Б. Фредерикс ответил на записку Столыпина 31 декабря 1908 г. Работу экспедиции в Нерчинском округе, являвшемся, по утверждению МИДв, «для Кабинета Его Величества одним из немногих источников дохода»<sup>22</sup>, он не одобрил. Отчуждение земель Кабинета, по мнению министра, должно было происходить в особом порядке: «Нерчинский округ находится в совершенно иных условиях, чем Приамурье. В Нерчинском округе железнодорожная полоса отделена от Китая обширным районом казачьих и крестьянских земель»<sup>23</sup>. Древнее царское право на недра при этом сохранялось «не только на землях, отведенных населению Округа (ст. 1234 по 1237 уст[ава] горн[ого] изд. 1893), но частью (драгоценные камни и благородные металлы) и на землях казачьих»<sup>24</sup>. Управление Нерчинского округа с 1908 г. занималось обследованием и межеванием земель вдоль линии Амурской железной дороги и самостоятельно осуществляло все хозяйственное планирование. В январе 1908 г. земли округа, пригодные для сельского хозяйства, были переданы ГУЗиЗ «на выкуп для надобностей колонизации»<sup>25</sup>. Кабинетом в сотрудничестве с ГУЗиЗ проводилось обследование и изучение района дороги для образования «как переселенческих поселков общекрестьянского типа, так и поселений при станциях»<sup>26</sup> вдоль рек Шилки, Черного Угрюма, Амазара и Чичатки. Программы изучения крестьянских и казачьих хозяйств Амурской области опиралась на теорию и практику земской статистики<sup>27</sup>.

Министр юстиции И. Г. Щегловитов, не возражая против идеи экспедиции, вслед за государственным контролером (и, вероятно, независимо от него) в коротком ответе обратил внимание на невозможность предоставить особые условия поселенцам (безвозмездный отвод, льготную продажу, освобождение от торговых и промысловых сборов) без согласия Думы. Предлагаемые в записке для экспедиции при Управлении по постройке Амурской железной дороги права на «первоначальное заведование образующимися у железнодорожных станций поселениями в хозяйственном отношении в пределах полномочий, предоставляемых городскому общественному управлению городским положением 1892 г.»<sup>28</sup>, также невозможно было установить решением царя (Актом в порядке верховного управления).

Министр финансов В. Н. Коковцов представил Столыпину развернутый ответ с обоснованной критикой проекта: экспедиция вторгалась в сферу компетенции других местных учреждений; отдельные мероприятия, не зависящие ни от одного из ведомств, легко могли оказаться идущими вразрез с общим направлением правительственной деятельности. В проекте, по мнению Коковцова, права, предоставляемые экспедиции, нуждались в уточнении. Жесткий отраслевой принцип, предлагаемый министром финансов, подталкивал Столыпина к выводу о необходимости централизации всего дела дальневосточной колонизации и железнодорожного строительства при сохранении прерогатив ведомств.

В. Н. Коковцов не согласился с широкими полномочиями экспедиции: заведением новыми поселениями, безвозмездным отчуждением казенных земельных участков и леса, и в особенности выдачей коммерческих ссуд, «если какие-либо льготы в этом отношении окажутся нужными»<sup>29</sup>, Коковцов предложил Столыпину обсудить работу экспедиции в особой междуведомственной комиссии. «Во всяком случае, — писал министр финансов, — необходимо предварительно выработать подробные правила по этому предмету»<sup>30</sup>. При этом техническая организация экспедиции могла осуществляться в рамках полномочий Совета министров, что подразумевало финансирование из 10-миллионного фонда министра финансов, разумеется, при четко сформулированной программе.

Наиболее подробно и дипломатично ответил премьеру А. В. Кривошеин, отметив необходимость точнее определить обязанности экспедиции. Переселенческое ведомство, используя своих землемеров и специальные экспедиции, проводило отдельные поисковые работы. «В течение истекшего полевого периода обследовано в районе Амурской железной дороги свыше трех миллионов десятин»<sup>31</sup>, — писал Кривошеин Столыпину. Глава ГУЗиЗ считал целесообразным для экспедиции сосредоточиться на развитии торгово-промышленных поселков Приамурья, изучении ископаемых богатств и «выяснении технических условий проведения к линии магистрали подъездных путей»<sup>32</sup>.

Именно Кривошеин предложил разделить исследовательскую и административную работу между экспедицией и правительственным комитетом, при верховенстве последнего. В Комитете могло быть сосредоточено администрирование края и постановка задач для экспедиции. Предполагалось, что Комитет, как правительственный координационный центр, занимался бы разработкой «всех законодательных и главнейших административных мероприятий, касающихся колонизируемого района», для чего следовало «установить обязательное рассмотрение комитетом всех предположений отдельных ведомств, имеющих отношение к экономическому подъему и культурному развитию Дальнего Востока»<sup>33</sup>. Разумеется, все это требовало, по мнению Кривошеина, перехода под контроль нового органа «сметных предположений ведомств по кредитам, отпускаемым на колонизационные мероприятия на Дальнем Востоке»<sup>34</sup>. Позиция ведомства покажется более понятной, если задуматься над словами одного из ответственных чиновников ГУЗиЗ В. Ф. Романова: «В России не было, одним словом, специального ведомства колоний, существовавшего

во всех крупных государствах Европы, а потому и не было с надлежащей государственностью и полнотой продуманного колонизационного плана, а было только переселение крестьян, имевшее, несомненно, первостепенное культурно-экономическое значение для наших азиатских владений»<sup>35</sup>. Возможно, что создание аналога такого учреждения на основе ГУЗиЗ и было заветной мыслью Кривошеина. Он добивался усиления своего ведомства и предлагал связать работу Комитета с ГУЗиЗ, «ведающим и в настоящее время главнейшими отраслями колонизации наших азиатских окраин»<sup>36</sup>, указывая на схожий по своим функциональным обязанностям Комитет по землеустроительным делам в ГУЗиЗ, образованный 4 марта 1906 г.<sup>37</sup>

Министр народного просвещения А. Н. Шварц рекомендовал обратить внимание «на устройство училищ в районе головного участка сооружающейся дороги, по крайней мере, в двух пунктах его, у которых необходимо ожидать скопления рабочего населения»<sup>38</sup>.

Для выработки религиозной политики правительства в переселенческих местностях Сибири, на основании Высочайшего повеления 18 января 1908 г., при Святейшем синоде было учреждено Особое совещание под председательством и. о. обер-прокурора Синода А. П. Роговича. Совещание поставило правилом строить церкви в переселенческих поселках «самой простой конструкции, по выработанным для сего проектам, при пособии на постройку каждой церкви не свыше 2500–4000 р., при непосредственном участии в постройках самих переселенцев личным трудом и при бесплатном отпуске, где к тому представляется возможным, лесных материалов из казны»<sup>39</sup>. Учитывая незначительность сумм, говорить о масштабном церковном строительстве не приходится.

Совещание признало, что в епархиях, в которые направляются переселенцы, нужно учредить епархиальные комитеты. Состав их был влиятелен в пределах губернии: председатель — местный епархиальный архиерей и члены: губернатор, управляющий государственными имуществами, начальник переселенческого района и губернский архитектор, «с предоставлением председателю, по соглашению с губернаторами, приглашать в эти комитеты и других лиц, могущих быть полезными для дела»<sup>40</sup>. По каждому приходу создавались местные комитеты: председатель — местный священник, члены — чиновники Переселенческого управления, крестьянские начальники, выборные. По распоряжению Синода в глухих уголках обширных губерний и областей такие комитеты учреждались из крестьян. В отсутствие постоянных церквей использовались походные и даже простые избы с переносными антиминсами. Для службы епархия направляла разъездных священников с псаломщиками<sup>41</sup>. Такая система, вероятно, уже применялась в поселках переселенцев вдоль линии КВЖД и теперь использовалась в районе строившейся Амурской железной дороги.

Министр путей сообщения Н. К. Шауфус предложил определить круг задач экспедиции в Совете министров<sup>42</sup>. При ознакомлении с перепиской создается впечатление, что Министерство путей сообщения целиком сосредоточилось на строительстве Амурской магистрали. Сопутствующая дорожная инфраструктура

тура касалась в основном обеспечения станций и не подразумевала обсуждение иных транспортных артерий. Строительство новой дороги обеспечивало привязку только южной части Дальневосточного региона к общероссийскому рынку.

Самые развернутые, хотя и несколько поверхностные комментарии дал министр торговли и промышленности В. И. Тимирязев. Он с неудовольствием констатировал, что «в местности, прилегающие к будущей Амурской железной дороге, водворяется мерами Правительства исключительно земледельческое население, и ничего не сделано для привлечения сюда населения, ознакомленного с разными видами промышленного труда»<sup>43</sup>. МТиП апеллировало к угрожающему положению в Маньчжурии: «Китай весьма энергично принялся за заселение огромных пространств Северной Маньчжурии, остававшихся ранее совершенно пустынными. Движение это, начавшееся в 1904 г., приняло особенно значительные размеры с 1906 г. Количество переселенцев туда надо считать миллионами»<sup>44</sup>, вырос экспорт хлеба и бобовых за рубеж, в том числе в Европу. Энергичную колонизационную деятельность проявляла Япония в Корее. Для объединения переселенческого дела на полуострове японским парламентом был утвержден проект учреждения «Восточно-Колонизационного общества» (*The Oriental Development Company*) «с основным капиталом в 10 млн иен, который может быть путем выпуска облигаций увеличен в 10 раз»<sup>45</sup>. В стране «осуществлялся постепенный захват земель, преимущественно плодородных, в пользу японских колонистов на нужды военного, железнодорожного и морского ведомств, колонизационного общества и других целей»<sup>46</sup>.

Предложения Министерства иностранных дел не были связаны с российским Дальним Востоком и касались интересов в Маньчжурии: «Деятельность китайских властей по вытеснению русских из Маньчжурии носит “систематический характер”, поэтому, учитывая усиление роли США в маньчжурском вопросе, МИД предлагал вынести на обсуждение вопрос о русском присутствии на севере Китая»<sup>47</sup>. В. Н. Коковцов в октябре 1909 г. по результатам поездки на Дальний Восток зафиксировал усиление централизации в Цинской империи: «Еще очень недавно провинциальные маньчжурские власти (цзянь-цзюни) пользовались полной самостоятельностью, что позволяло им вести дела, не справляясь с взглядами центрального правительства... Теперь картина изменилась: вновь назначенные администраторы, не исключая даже столь высокого представителя власти, каков генерал-губернатор всей Маньчжурии, находятся в полнейшей зависимости от Пекинского Правительства»<sup>48</sup>. Изменение политической и экономической ситуации на сопредельной территории волновало русское правительство и актуализировало задачу развития российских территорий вне зависимости от появления координационного центра колонизации. Для Столыпина заселение именно русскими Дальнего Востока постепенно становилось важным направлением аграрной реформы. В то же время присутствие китайцев и корейцев на русской территории нередко рассматривалось местными российскими властями как стимулирующий фактор для развития конкуренции среди переселенцев. «Положительные последствия притока

китайцев и их присутствия заключались в возможности развития горной промышленности, строительства, торговли и других сфер жизнедеятельности»<sup>49</sup>. Стратегическое значение Дальнего Востока подталкивало правительство Столыпина к использованию дорогостоящего русского труда. Это предотвращало отток казенных средств за границу и постепенно формировало прослойку переселенцев и рабочих.

В. И. Тимирязеву явно не импонировала идея передавать торгово-промышленные вопросы на Дальнем Востоке в ведение Кривошеина и ГУЗиЗ, о чем он дипломатично написал как о «серьезных недостатках» предложенной концепции экспедиции: «...вполне естественны опасения, что в случае передачи в ведение Главного управления забот о привлечении в край лиц торгово-промышленного класса и вообще о развитии там промышленности и торговли, оно будет все-таки отдавать предпочтительное внимание земледельческой колонизации, как делу близкому ему. Вопрос о торгово-промышленном развитии края отойдет, в силу обстоятельств, на второй план, тем более, что в распоряжении Главного управления нет достаточно компетентных в этой области органов»<sup>50</sup>.

Приток же торгово-промышленного населения и рабочих связывался не только с развитием городского хозяйства, но и с выполнением стратегических целей обороны Дальнего Востока. Альтернативной рабочей силой становились трудовые мигранты, что шло вразрез с пожеланиями правительства и лично Столыпина. Жизнь доказала, что «выполнить срочные заказы, в том числе во Владивостокской крепости, силами только русских рабочих было невозможно. Об этом свидетельствуют доклады военного губернатора Приморской области в канцелярию Приамурского генерал-губернатора и секретный доклад командования Приамурского военного округа о необходимости привлечения к работам иностранцев. «Так, 10 января 1911 г. военный губернатор сообщал, что приток рабочих из Европейской России на Дальний Восток невелик, поскольку часть из них оседает на строительстве Амурской железной дороги. Его предложение сводилось к привлечению иностранных рабочих “без ограничения их числа, в размерах действительной потребности”»<sup>51</sup>.

В. И. Тимирязев написал то, что не отметили другие министры после ответа Кривошеина: «Самую мысль об учреждении особого комитета для объединения и согласования деятельности всех ведомств по колонизации Дальнего Востока нельзя не признать вполне правильной. Но комитет этот надо организовать таким образом, чтобы все интересы получали бы в нем оценку исключительно с точки зрения их действительного значения для общей нашей задачи на Дальнем Востоке»<sup>52</sup>. МТиП уже реализовывало план геологоразведки вдоль линии Амурской железной дороги на стадии разработки проекта магистрали.

Горно-геологическое исследование началось летом 1909 г. силами состоявшего при Горном департаменте Геологического комитета, в распоряжении которого находились подготовленные кадры. Независимо от геологических исследований, требовалось изучение общих экономических условий прилегающих к железной дороге районов, чтобы затем установить пункты, где по соображениям экономического и географического характера планировалась постройка поселков городского типа. Для решения этой задачи, по согласованию

с Министерством финансов, предполагалось отправить межведомственную экспедицию с привлечением представителей МТиП. Очевидно, Тимирязев понимал логичность сотрудничества в дальневосточном вопросе с Коковцовым, в противовес Кривошеину. Правительственный комитет должен был действовать отдельно от экспедиции. Амурская экспедиция, по мнению руководства МТиП, могла бы представлять в Комитет отчеты «в определенные сроки по частям, в соответствии с установленными очередями сооружения отдельных участков дороги. На основании указанных данных Комитет проектировал бы программу необходимых мероприятий по торгово-промышленному развитию района Амурской железной дороги»<sup>53</sup>, например, Комитет должен был выработать правила о выдаче ссуд на промышленные предприятия, о льготном и безвозмездном отводе лицам торгово-промышленного класса усадебных участков и пр.

Эта концепция, предложенная Коковцовым и оформленная в основных положениях Тимирязевым, возобладали в Совете министров. Очевидно, что при организации экспедиции интересы МТиП сталкивались со сферой прямой деятельности ГУЗиЗ. Не планировало отказываться от своих интересов и не зависевшее от Совета министров МИДв, еще в 1906 г. оно отказалось от части земель на Алтае<sup>54</sup> в пользу переселенцев, и идти навстречу пожеланиям Столыпина, судя по высказанным замечаниям, В. Б. Фредерикс не спешил. С этим приходилось считаться Кривошеину и самому Столыпину. Резонно предположить, что последний, чтобы не обострять ведомственные противоречия по вопросу заселения Дальнего Востока, решил сосредоточить всю деятельность в Комитете под своим руководством, усилив тем самым и роль МВД, через Гондатти. Н. Л. Гондатти служил на Дальнем Востоке и в Восточной Сибири, занимая должности заведующего переселением в Южно-Уссурийский край, вице-губернатора Приморской области, губернатора Тобольской, затем Томской губернии, и считался знатоком региона. Последовавшее в 1911 г. назначение невоенного чиновника на должность генерал-губернатора подчеркивало его зависимость от решений правительства и самого председателя Совета министров — П. А. Столыпина. Успешная деятельность Гондатти на этом посту подробно освещена в монографии Н. И. Дубининой<sup>55</sup>. «В немалой степени именно благодаря организаторским способностям Н. Л. Гондатти, к исследованиям, выполненным в рамках АЭ, удалось привлечь не только ученых, в ближайшем времени составивших гордость русской науки (В. Н. Сукачев, К. Д. Глинка), но и местных специалистов»<sup>56</sup>.

14 февраля 1909 г. Кривошеин направил второе (срочное) письмо, в котором предлагалось объединить переселенческую деятельность на Дальнем Востоке под началом особого чиновника. В район строящейся дороги входили большая часть Забайкалья, почти вся Амурская область, южная часть Олекминского округа, Якутской и, наконец, тяготеющие к линии уезды Приморской области, «в совокупности, до 70 000 000 дес. или почти весь край, доступный в настоящее время культуре на Дальнем Востоке»<sup>57</sup>. А. В. Кривошеин и, вероятно, занимавшийся непосредственно этим документом начальник Переселенческого управления Г. В. Глинка еще раз подчеркнули огромную значимость

исследовательской «технической» работы самой экспедиции, предложенной Столыпиным, и ее вспомогательный характер. «Для того чтобы следить за ходом заселения всей дальневосточной окраины и руководить различными прилагаемыми к этому делу силами государственного управления, необходимо объединить всю нашу колонизационную деятельность на Дальнем Востоке — объединить ее и там — на месте, и здесь — в центре»<sup>58</sup>. Авторы письма (Кривошеин и Глинка) указали на необходимость межведомственного взаимодействия для успешной крестьянской колонизации и освоения рыбных, лесных и других богатств края. Объединение в одну организацию местных учреждений ГУЗиЗ, по их мнению, «надлежало бы произвести на всем пространстве тяготеющих к линии Амурской железной дороги частей Забайкальской, Амурской, Якутской и Приморской областей»<sup>59</sup>, поставив во главе организации особого уполномоченного, назначенного главой ГУЗиЗ по согласованию с Советом министров. Этот чиновник, по предложению Кривошеина, мог быть «облечен правом разрешать на месте, по соглашению с подлежащим генерал-губернатором, целый ряд вопросов, восходящих ныне до С.-Петербурга, и давать указания, — равным образом по соглашению с генерал-губернатором, — сем органам управления, причастным к переселенческому делу, в том числе и проектируемой экспедиции при постройке дороги»<sup>60</sup>. Такой вариант децентрализации привел бы к усилению роли переселенческого ведомства в колонизационном дальневосточном проекте. А. В. Кривошеин ссылался на успешный опыт работы Комитета Сибирской железной дороги<sup>61</sup>. Проектируемый орган, однако, не обладал законодательными полномочиями и, в условиях ограничения власти царя законодательными учреждениями, не мог возглавляться императором. Предложения Кривошеина и весь правительственный проект сводились лишь к реорганизации сотрудничества ведомств, имевших отдельное финансирование своих направлений работы в регионе. В условиях думской монархии создание самостоятельного государственного учреждения для реализации огромного по масштабам инфраструктурного проекта требовало финансовой самостоятельности, которой уже не обладали в полной мере верховная власть и правительство Столыпина. «Возможности Комитета по заселению Дальнего Востока были много скромнее, к тому же он не имел рабочих органов»<sup>62</sup>. По существу, эту роль и выполняла на одном из этапов строительства дороги Амурская экспедиция. Отсылка к опыту Комитета Сибирской железной дороги прозвучит в утвержденном царем тексте итогового документа<sup>63</sup>.

Основными задачами Комитета, по мнению Кривошеина, являлись: 1) общее руководство заселением края посредством указаний уполномоченному чиновнику, находившемуся в регионе, и всем органам местного управления, как общим, так и специальным (в частности, экспедиции при Управлении по постройке дороги); 2) предварительная разработка всех законодательных и административных мероприятий, касавшихся заселяемого района. Для этого следовало, по мнению начальника ГУЗиЗ, установить обязательное рассмотрение Комитетом всех предложений по Дальнему Востоку от отдельных ведомств; 3) рассмотрение и согласование сметных предположений ведомств по кредитам на колонизационные мероприятия на Дальнем Востоке<sup>64</sup>.

А. В. Кривошеин планировал создание именно при ГУЗиЗ Комитета по заселению Дальнего Востока под председательством управляющего или, в его отсутствие, товарища главноуправляющего ведомством, а также представителей МИДв, МИД, МВД, Военного и Морского министерств, Министерства финансов, МТиП, Министерства юстиции, МПС, ГУЗиЗ и Государственного контроля, с привлечением в ряде случаев представителей Святейшего синода и МНП. Разумеется, без «обратной связи» — широкого участия представителей местной власти: приамурского и иркутского генерал-губернаторов, военных губернаторов Амурской, Приморской и Забайкальской областей, а также якутского губернатора — работа Комитета была невозможна. П. А. Столыпин, очевидно, хотел усилить контроль над дальневосточными чиновниками и в условиях внутреннего недовольства Совета министров инициативами Кривошеина предпочел лично возглавить Комитет, оставив последнего своим заместителем. Помимо хозяйственных задач Комитету, по мнению Кривошеина, нужно было поручить: «предварительное, до внесения в Совет министров, обсуждение и согласование всех сметных и законодательных предположений подлежащих генерал-губернаторов и центральных ведомств по всем вопросам, касающимся заселения Дальнего Востока»<sup>65</sup>.

Не могу согласиться с утверждением о том, что министры не имели «реального представления о регионе, его особенностях, потребностях и, очевидно, заинтересованности в освоении края»<sup>66</sup>. Ведомственная информация в Петербург поступала оперативно и в большом количестве, просто далеко не каждый министр и его сотрудники в достаточной степени анализировали эти документы. Верно, однако, и то, что некоторые «министры вносили предложения, имевшие поверхностный характер и, безусловно, нуждавшиеся в согласовании и приведении в общую систему»<sup>67</sup>.

Юридическим основанием проведения Амурской экспедиции стал утвержденный Николаем II 27 октября 1909 г. журнал Совета министров «О подготовительных к колонизации района Амурской железной дороги мерах»<sup>68</sup> от 23 июня 1909 г., создававший также и Комитет по заселению Дальнего Востока. В основу был положен проект Правил, составленный Столыпиным, дополненный в соответствии с отзывами всех заинтересованных руководителей ведомств. В составе Комитета было 28 высокопоставленных чиновников, включая председателя, представителей министерств и всех заместителей. Для всестороннего исследования условий колонизации района Амурской железной дороги в состав особой экспедиции были включены представители от МВД, Министерства финансов, МПС, МТиП, ГУЗиЗ и Государственного контроля<sup>69</sup>. Основные вехи работы КЗДВ при Столыпине уже рассматривались нами ранее<sup>70</sup>.

Задачи экспедиции были сформулированы предельно широко: а) изучение местности вдоль линии постройки Амурской железной дороги, «в видах определения пригодности ее для заселения и выяснения находящихся в ней естественных богатств»; б) разработка «предположений об устройстве новых и улучшении существующих в означенной местности путей сообщения»; в) «выяснение тех станций Амурской железной дороги и тех пунктов вне оной, у которых, в силу их естественного положения (близости судоходных рек, золотых

приисков и других разработок естественных богатств, удобства сообщений с окружающей местностью и т. п.) или экономического значения, следует ожидать развития поселений городского типа»; г) «составление предположений о дальнейших мерах к наилучшей постановке колонизационного дела в районе Амурской железной дороги и развитию промышленно-экономической жизни в названной местности»<sup>71</sup>. Административных функций экспедиция, по сути, лишилась.

В конце ноября 1909 г. Столыпин разослал министрам письма с просьбой назначить для работы Комитета опытных заместителей. Вместе с тем значимые вопросы, очевидно, должны были решаться профильными министрами, к примеру, С. В. Рухлова Столыпин пригласил к личному участию. Среди первоочередных задач Столыпин отметил необходимость быстрого изъятия земель у Амурского и Уссурийского казачьих войск, переданных по отводу Духовского, «земельных излишков» у забайкальских казаков, борьбу с китайской и корейской иммиграцией. Помимо глобальной задачи скорейшей достройки Амурской железной дороги, изучались перспективы развития дорожной инфраструктуры в целом, сверх планов Переселенческого управления, вопрос о льготах переселенцам, техническая организация Амурской экспедиции, ее длительность<sup>72</sup>.

7 марта 1910 г. Столыпин как Председатель Комитета по заселению Дальнего Востока отправил письмо на имя Рухлова с просьбой обеспечить содействие экспедиции для изучения прилегающей к линии постройки Амурской железной дороги местности<sup>73</sup>.

Подготовительная работа осуществлялась через Н. В. Плеве, через несколько месяцев назначенного на пост управляющего делами Совета министров, а тогда сотрудника ГУЗиЗ. Здесь заметно не только переплетение узковедомственных интересов, но и участие заинтересованных, хорошо знавших особенности переселенческой политики людей. В марте 1910 г. КЗДВ рассмотрел вопросы об организации в 1910 г. экспедиции по обследованию условий района колонизации Амурской железной дороги. Особая экспедиция была разделена на три отряда: земледельческой колонизации, горнопромышленного и дорожных сообщений. Кроме того, в состав экспедиции входили представители заинтересованных ведомств.

В журнале заседаний КЗДВ от 20 января и 2 марта 1910 г. № 5 отмечалось, «что обширность и сложность возлагаемого на нее дела только в том случае позволит выполнить его успешно, если территория обследуемого района будет ограничена местностями, ближайшими к полосе отчуждения строящейся Амурской железной дороги и рекам, ею пересекаемыми»<sup>74</sup>. Только в отношении полезных ископаемых работы экспедиции должны были, по мнению высшей бюрократии из состава Комитета, охватить весь район дороги вплоть до Хабаровска. Сфера деятельности экспедиции расширилась, очевидно, благодаря усилиям Гондатти и включила в себя изучение «желтого вопроса», обследование различного рода промыслов, условий торговли и т. д. Подобная работа не укладывалась в границы районов, примыкавших к линии строящейся Амурской железной дороги.

На семи совещаниях, организованных Гондатти в Благовещенске, Зее-Пристани, Хабаровске, Николаевске, Никольск-Уссурийском, Владивостоке и Харбине, «представители деловых кругов не только формулировали свое видение проблем, но и предлагали пути их решения. И хотя все они, как правило, касались частных вопросов, но в совокупности они служили тем исходным материалом, который мог бы стать предметом научных исследований»<sup>75</sup>. Полевые партии, производившие подворно-статистические обследования, изучавшие почвенно-ботанические условия края, условия судоходности рек и сухопутные пути сообщения, были сосредоточены в части Амурской области, примыкавшей к линии строительства. Несмотря на обилие собранного материала и обширность затронутого исследованиями района рядом с линией Амурской дороги, остались необследованные участки и неразрешенные организационные вопросы, вызванные работами 1910 г. При таких условиях неизбежно возникал вопрос о продолжении деятельности экспедиции в 1911 г.

По итогам 1910 г. В. Ф. Романов на основании общего отчета Амурской экспедиции<sup>76</sup> подготовил краткий обзор общих мер, направленных на развитие края, сельскохозяйственной и торгово-промышленной колонизации. Составитель обзора считал, что для «планомерного изучения дальневосточных областей необходимо продолжать обследование края одной организацией, объединенной руководством лица, особо уполномоченного на это Комитетом по заселению Дальнего Востока, по примеру Экспедиции, Высочайше командированной в 1910–1911 гг. в район Амурской железной дороги»<sup>77</sup>.

Первоначальные цели самой экспедиции в ходе исследований корректировались: помимо предложений, предусмотренных столыпинской запиской, сотрудники Амурской экспедиции «видели конечную цель в разработке колонизационного плана, причем не только для района Амурской ж. д., но и для всего Дальнего Востока России»<sup>78</sup>, который, впрочем, составлен не был. КЗДВ на заседании 4 февраля 1911 г. поручил Гондатти, уже как Приамурскому генерал-губернатору, продолжить «возложенное на партии и отряды... обследование в колонизационном отношении районов, примыкающих к линии Амурской железной дороги»<sup>79</sup>, выбрав малоизученные районы. Для предварительного выяснения стоявших перед Амурской экспедицией в 1911 г. работ, размеров расходов на нее и порядка их покрытия при ГУЗиЗ сформировали Особое междоуведомственное совещание под председательством товарища главноуправляющего сенатора Б. Е. Иваницкого. Совещание выработало примерный план организации экспедиции на 1911 г., представленный Кривошеиным в КЗДВ.

Экспедиционные партии в течение производства полевых работ 1910 г. действовали самостоятельно в силу особых местных условий. Их взаимодействие с начальниками отрядов затруднялось отсутствием путей сообщения. Изыскания, требовавшие специальных технических знаний, передавались от чиновников экспедиции начальнику и старшему инженеру Управления водных путей Амурского бассейна, с предоставлением им дополнительного вознаграждения. Очевидно, что «реализация идеи трансформации временного исследовательского проекта... в постоянно действующий и имеющий целью «планомерное изучение края» не удалась»<sup>80</sup>, хотя комплексным изучением

огромных территорий, «подобных» Дальнему Востоку в России, занимались и военные (Генеральный штаб, генерал-губернаторы), и научные общества. «Уполномоченный Министерства иностранных дел, востоковед В. Граве изучал положение “желтых” в Приамурье, охватывая китайцев, корейцев и японцев»<sup>81</sup>. Корейские хозяйства в Приамурье изучались С. П. Шликевичем<sup>82</sup>, А. Н. Митинским<sup>83</sup>, В. Д. Песоцким<sup>84</sup>.

Члены Комитета понимали, что новый Приамурский генерал-губернатор обременен прямыми обязанностями, которые в 1910–1911 гг. возросли в связи с возложением на Н. Л. Гондатти заведывания противочумными мероприятиями в регионе. Распространение тяжелой эпидемии в Маньчжурии, на линии КВЖД, встревожило как правительство, так и русскую общественность в октябре 1910 г.<sup>85</sup> Для помощи генерал-губернатору учреждалась должность управляющего делами экспедиции, с дополнительным вознаграждением в 4 тыс. руб. Назначение особых чиновников от отдельных ведомств в состав экспедиции, в отличие от 1910 г., уже не предполагалось, так как «значительная часть лежавших на них работ уже выполнена»<sup>86</sup>. Их задачи решали приглашенные специалисты, на содержание которых выделялось 9 тыс. руб.<sup>87</sup>

С началом активной фазы дальневосточной колонизации правительство увеличивает финансирование оборонительных мероприятий, претворяет в жизнь комплекс демографических и социально-экономических мер. Межведомственное совещание по рабочему вопросу в ходе заседаний 15 и 16 декабря 1911 г. «констатировало необходимость доставить для одних только казенных предприятий 113 тыс. “пришлых русских рабочих”, сведя до минимума найм китайцев и корейцев. Это было значительно больше тех 52 тыс. рабочих, которые прибыли на Дальний Восток в 1911 г. при потребности в 97 тыс. человек, определенной строительными ведомствами»<sup>88</sup>. В апреле 1913 г. появилась рекомендация МВД запретить иностранным подданным пребывание в районе Амурской железной дороги ввиду ее стратегического значения, началась подготовка особого иммиграционного закона<sup>89</sup>. Вплоть до начала Первой мировой войны модернизация КВЖД, развитие пристанционных поселков и городов в Маньчжурии сохраняли двойственность положения российских территорий вдоль строившейся Амурской дороги и «арендованной окраины» — линии КВЖД в Маньчжурии. Все это, безусловно, сказывалось на распределении ресурсов и сил России.

Можно выделить следующие направления: транспортная инфраструктура (в том числе ускоренное строительство Амурской железной дороги), русское заселение края; укрепление границы с Китаем, контроль над китайской миграцией. Средствами борьбы с «желтой угрозой» было «ужесточение правил прибытия и пребывания в Приамурском крае китайского населения, повышение сборов и штрафов, введение запрета на приобретение земли в Амурской и Приморской областях»<sup>90</sup>.

Принятое в 1909 г. решение о создании Комитета по заселению Дальнего Востока и организации Амурской экспедиции стало компромиссом, который не был предопределен изначальными планами Столыпина. Предложения членов Совета министров по вопросу организации Амурской экспедиции

и Комитета по заселению Дальнего Востока продемонстрировали перипетии бюрократических дискуссий о перспективах освоения Дальнего Востока, ведомственные интересы в регионе, ведомственную борьбу за влияние. Организация исследовательского мероприятия без согласования с Думой могла осуществиться только в порядке верховного управления с финансированием из особого 10-миллионного фонда министра финансов, предназначенного для погашения чрезвычайных расходов, что определенно усиливало позицию Коковцова. Амурская экспедиция, несмотря на относительную краткосрочность (2 года), оставила огромное наследие, не утратившее научной значимости. Правительство и местные власти получили практические сведения о состоянии экономики региона. Это позволило в целом объективно оценивать перспективы социально-экономического развития Приамурья. Грамотная организация работ и высокая квалификация чиновников и служащих, участвовавших в исследованиях, широкое привлечение специалистов различных отраслей знаний позволили достичь значимых результатов.

<sup>1</sup> Мамкина И. Н., Гусевская Н. Ю. Российская государственная политика по освоению Дальнего Востока в начале XX века // Научный диалог. 2021. № 2. С. 326–343. С. 329.

<sup>2</sup> Цит. по: Авилов Р. С. Проблема разработки и осуществления проектов обороны низовьев и устья р. Амур в 1906–1914 гг. Ч. 1: Комиссия при Особом Совещении Совета государственной обороны // Вестник Томского государственного университета. 2017. № 415. С. 36–49. С. 38.

<sup>3</sup> Демьяненко А. Н., Дятлова Л. А. Общий замысел Амурской экспедиции 1910 года и краткий обзор ее Трудов // Ойкумена. 2010. № 3. С. 7–28. С. 9.

<sup>4</sup> Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. 1: Общий отчет Амурской экспедиции за 1910 год. СПб., 1911.

<sup>5</sup> Российский государственный исторический архив (далее — РГИА). Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Переписка с Комитетом по заселению Дальнего Востока. Л. 1.

<sup>6</sup> Там же.

<sup>7</sup> Там же.

<sup>8</sup> Мамкина И. Н., Гусевская Н. Ю. Российская государственная политика по освоению Дальнего Востока... С. 330.

<sup>9</sup> Особый журнал Совета министров. 23 июня 1909 г. О подготовительных к колонизации района Амурской железной дороги мерах // Особые журналы Совета министров Российской империи. 1909–1917 гг. 1909 год / Федеральная архивная служба России, Рос. гос. ист. архив, отв. сост., авт. предисл. Б. Д. Гальперина. М., 2000.

<sup>10</sup> Демьяненко А. Н. О стратегических инициативах в развитии Дальнего Востока в контексте исторического опыта // Регионалистика. 2016. Т. 3, № 3. С. 12.

<sup>11</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Л. 1 об.

<sup>12</sup> Там же.

<sup>13</sup> Там же. Л. 2.

<sup>14</sup> Там же.

<sup>15</sup> Там же.

<sup>16</sup> Подробнее см.: Центр и регионы: экономическая политика правительства на окраинах Российской империи (1894–1917) / Д. Г. Янченко, М. В. Ходяков (отв. ред.), А. А. Иванов и др. СПб., 2020. С. 60–90.

<sup>17</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Л. 4.

<sup>18</sup> Там же. Л. 7.

<sup>19</sup> Там же. Л. 7 об.

<sup>20</sup> Особый журнал Совета министров. 23 июня 1909 г. С. 243.

<sup>21</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Л. 9.

- <sup>22</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Л. 10 об.
- <sup>23</sup> Там же. Л. 10.
- <sup>24</sup> Там же. Л. 10 об.
- <sup>25</sup> Там же.
- <sup>26</sup> Там же. Л. 10 об. — 11.
- <sup>27</sup> Подробнее см.: *Ли Е.Л., Демьяненко А.Н.* Амурская экспедиция 1910 года: опыт организации статистико-экономического обследования казачьего и крестьянского хозяйств Амурской области // *Пространственная экономика*. 2010. № 2. С. 125–133.
- <sup>28</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Л. 12.
- <sup>29</sup> Там же. Л. 14.
- <sup>30</sup> Там же.
- <sup>31</sup> Там же. Л. 15 об.
- <sup>32</sup> Там же. Л. 16.
- <sup>33</sup> Там же. Л. 17.
- <sup>34</sup> Там же.
- <sup>35</sup> *Романов В.Ф.* Старорежимный чиновник: из личных воспоминаний от школы до эмиграции, 1874–1920 гг. СПб., 2012. С. 147.
- <sup>36</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Л. 17.
- <sup>37</sup> Объяснительная записка к проектам «Учреждения Министерства земледелия» и «Положения о местных его установлениях», представленным в Государственную думу. 1910 г. // *Министерская система в Российской империи: к 200-летию министерств в России*. М., 2007. С. 597.
- <sup>38</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Л. 21.
- <sup>39</sup> Там же. Л. 18 об.
- <sup>40</sup> Там же.
- <sup>41</sup> Подробнее см.: Там же. Л. 19.
- <sup>42</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Л. 20 об.
- <sup>43</sup> Там же. Л. 22.
- <sup>44</sup> Там же. Л. 23.
- <sup>45</sup> Там же. Л. 23 об.
- <sup>46</sup> *Ли Е.Л.* «Желтая угроза» или «желтый вопрос» в трудах Амурской экспедиции 1910 г. // *Ойкумена*. 2010. № 3. С. 35.
- <sup>47</sup> *Мамкина И.Н., Гусевская Н.Ю.* Российская государственная политика по освоению Дальнего Востока... С. 333.
- <sup>48</sup> *Авилов Р.С.* «В связи с изменившимися после войны условиями, ныне приходится оставить проект широкой русской колонизации...» В.Н. Коковцов в Маньчжурии в 1909 г. // *Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества*. 2022. № 1 (12). С. 209.
- <sup>49</sup> *Ли Е.Л.* «Желтая угроза» или «желтый вопрос»... С. 33.
- <sup>50</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Л. 25 об.
- <sup>51</sup> *Ходяков М.В.* Попытки рабочей колонизации восточных окраин империи в начале XX в. По документам Российского государственного исторического архива Дальнего Востока // *Вестник архивиста*. 2019. № 4. С. 998.
- <sup>52</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Л. 25 об.
- <sup>53</sup> Там же.
- <sup>54</sup> Высочайший указ 19 сентября 1906 г. о передаче кабинетских земель в Алтайском округе для образования на них переселенческих участков. Подробнее см.: Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. 26. № 28356. 19 сент. 1909 г. Отд. I. Ст. 864. URL: [https://nlr.ru/e-res/law\\_r/search.php](https://nlr.ru/e-res/law_r/search.php) (дата обращения: 01.09.2022).
- <sup>55</sup> *Дубинина Н.И.* Приамурский генерал-губернатор Н.Л. Гондатти. Хабаровск, 1997.
- <sup>56</sup> *Демьяненко А.Н., Дятлова Л.А.* Общий замысел Амурской экспедиции... С. 9.
- <sup>57</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Л. 28 об.
- <sup>58</sup> Там же.
- <sup>59</sup> Там же. Л. 29.
- <sup>60</sup> Там же.

- <sup>61</sup> Подробнее см.: Высшие и центральные государственные учреждения России. 1801–1917 гг. Т. 1: Высшие государственные учреждения. СПб., 1998. С. 79.
- <sup>62</sup> Демьяненко А. Н., Дятлова Л. А. Общий замысел Амурской экспедиции... С. 26.
- <sup>63</sup> Подробнее см.: Особый журнал Совета министров. 23 июня 1909 г. С. 243–244.
- <sup>64</sup> Подробнее см.: РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Л. 29 об.
- <sup>65</sup> Там же. Л. 30 об.
- <sup>66</sup> Мамкина И. Н., Гусевская Н. Ю. Российская государственная политика по освоению Дальнего Востока... С. 334.
- <sup>67</sup> Там же.
- <sup>68</sup> Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. 29. 1909. № 32662. 11 ноября 1909 г. Отд. I. Ст. 2169. URL: [https://nlr.ru/e-res/law\\_r/search.php](https://nlr.ru/e-res/law_r/search.php) (дата обращения: 01.09.2022).
- <sup>69</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Л. 59.
- <sup>70</sup> Подробнее см.: Центр и регионы... С. 124–151.
- <sup>71</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Л. 59–59 об.
- <sup>72</sup> Подробнее см.: Там же. Л. 61–61 об.
- <sup>73</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Л. 121.
- <sup>74</sup> Там же. Л. 320.
- <sup>75</sup> Демьяненко А. Н., Дятлова Л. А. Общий замысел Амурской экспедиции... С. 9.
- <sup>76</sup> Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. 1.
- <sup>77</sup> Романов В. Ф. Свод первоочередных мер на Дальнем Востоке // *Пространственная экономика*. 2010. № 1. С. 107.
- <sup>78</sup> Демьяненко А. Н., Дятлова Л. А. Общий замысел Амурской экспедиции... С. 9.
- <sup>79</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Л. 320.
- <sup>80</sup> Демьяненко А. Н., Дятлова Л. А. Общий замысел Амурской экспедиции... С. 26.
- <sup>81</sup> Ли Е. Л. «Желтая угроза» или «желтый вопрос»... С. 30.
- <sup>82</sup> Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. 5: Колонизационное значение земледелия в Приамурье / сост. нач. отряда земледельческой колонизации С. П. Шликевич. СПб., 1911.
- <sup>83</sup> Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. 8: Материалы о положении и нуждах торговли и промышленности на Дальнем Востоке / сост. уполномоченный Министерства торговли и промышленности А. Н. Митинский. СПб, 1911.
- <sup>84</sup> Там же. Прил. к вып. 11. Секретно: Корейский вопрос в Приамурье: отчет поручика 1-го Сибирского стрелкового Его Величества полка В. Д. Песоцкого. Хабаровск, 1913.
- <sup>85</sup> Подробнее см.: Ходяков М. В., Сунь И. Чума в Маньчжурии: российское общественное мнение об эпидемии на Китайско-Восточной железной дороге в 1910–1911 гг. // *Вестник Московского университета*. Сер. 8: История. 2022. № 2. С. 97.
- <sup>86</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 711. Л. 321.
- <sup>87</sup> Там же. Л. 321 об.
- <sup>88</sup> Ходяков М. В. Попытки рабочей колонизации... С. 1000.
- <sup>89</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 713. Переписка с Комитетом по заселению Дальнего Востока. Л. 329 об.
- <sup>90</sup> Ли Е. Л. «Желтая угроза» или «желтый вопрос»... С. 33.

Статья поступила в редакцию 19 апреля 2022 г.

Рекомендована к печати 20 октября 2022 г.

## ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Янченко Д. Г. Амурская экспедиция и Комитет по заселению Дальнего Востока в планах Совета министров России при П. А. Столыпине // Новейшая история России. 2023. Т. 13, № 1. С. 56–75. <https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.104>

*Аннотация:* Поражение в Русско-японской войне заставило российские власти поменять стратегию: вместо территориальной экспансии основной задачей стало заселение Дальнего Востока русскоязычным населением и обеспечение безопасности пограничья. Для этого в межвоенный период за счет средств государственного бюджета финансировались крупные инфраструктурные проекты. Одним из самых известных стала Амурская железная дорога, строительство которой, как и в случае с Транссибирской магистралью, существенно ускорило колонизацию обширных, но слабозаселенных территорий Приамурья. В официальных изданиях, правительственных дискуссиях роль дороги связывалась не только с достижением военно-стратегических целей, а с экономическим развитием Сибири и Дальнего Востока в целом. Вместе с тем создание координационного центра дальневосточной колонизации стало актуальным ввиду масштабной попытки решения аграрного вопроса в Центральной России. Участие в разработке этих мер членов объединенного правительства — Совета министров предполагало учет всех ведомственных интересов. В конце 1908 г. председатель Совета министров мог лишь сформулировать общие пожелания по организации теоретической (научной) и практической (переселенческой) работы на Дальнем Востоке. Эти предложения не учитывали специфику законотворчества думской монархии. Попытки Главного управления землеустройства и земледелия во главе с А. В. Кривошеиным монополизировать переселенческий вопрос натолкнулись на резкое противодействие со стороны наиболее влиятельной части правительства. Принятое в 1909 г. решение о создании Комитета по заселению Дальнего Востока и организации Амурской экспедиции стало компромиссом, который не был предопределен первоначальными планами П. А. Столыпина. Экспедиция стала одним из последних крупных научных мероприятий царской России, материалы которых сохраняют прикладное значение и в наши дни. При этом исследования о работе Комитета по заселению Дальнего Востока и Амурской экспедиции немногочисленны и нуждаются в продолжении.

*Ключевые слова:* Дальний Восток, Российская империя, Амурская экспедиция, Комитет по заселению Дальнего Востока, переселение, КВЖД, Совет министров.

*Сведения об авторе:* Янченко Д. Г. — канд. ист. наук, доц., Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург, Россия); [d.yanchenko@spbu.ru](mailto:d.yanchenko@spbu.ru)

Санкт-Петербургский государственный университет, Россия, 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7–9

## FOR CITATION

Yanchenko D. G. 'The Amur Expedition and the Committee for the Settlement of the Far East in the Agenda of the Russian Council of Ministers under P. A. Stolypin', *Modern History of Russia*, vol. 13, no. 1, 2023, pp. 56–75. <https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.104> (In Russian)

*Abstract:* The defeat in the Russo-Japanese War forced the Russian authorities to change their strategy: instead of territorial expansion, the main task was to settle the Russian-speaking population in the Russian Far East and to ensure the border area security. For this purpose, large infrastructure projects were financed from the state budget during the interwar period. One of the most famous was the Amur railroad, the construction of which, as in the case with the Trans-Siberian Railway, significantly accelerated the colonization of the vast but sparsely populated territories of the Amur Region. In official publications and government discussions, the role of the road was associated not only with the achievement of military and strategic goals, but also with the economic development of Siberia and the Far East as a whole. At the same time, the establishment of a coordinating center for Far Eastern colonization became urgent in view of a large-scale attempt to solve the agrarian question in Central Russia. Participation of the members of the unified Government — the Council of Ministers — in the development of these measures implied taking into account all inter-agency interests. At the end of 1908, the Chairman of the Council of Ministers could only formulate general wishes on the organization of theoretical (scientific work) and practical

(resettlement) aspects in the Far East. These proposals did not consider the specifics of lawmaking in the Duma monarchy. Attempts of the Main Administration for Land Management and Agriculture headed by A. V. Krivoshein to monopolize the subject of resettlement encountered sharp opposition from the most influential part of the government. The decision taken in 1909 to establish the Committee on the settlement of the Far East and to organize the Amur expedition was a compromise which was not predetermined by P. A. Stolypin's original plans.

**Keywords:** Far East, Russian Empire, Amur expedition, Committee for the Settlement of the Far East, colonization, Chinese Eastern Railway, Council of Ministers.

The research was prepared with the support of the Russian Science Foundation (RSF), project no. 22-28-01350 "Colonization of the Far East and Manchuria in Russian and Chinese Government Documents, Journalism and Periodicals, 1894–1920".

**Author:** *Yanchenko D. G.* — PhD in History, Associate Professor, St Petersburg State University (St Petersburg, Russia); d.yanchenko@spbu.ru

St Petersburg State University, 7–9, Universitetskaya nab., St Petersburg, 199034, Russia

### References:

- Avilov R. S. "In view of the changed conditions after the war, it is now necessary to abandon the project of large-scale Russian colonization..." V. N. Kokovtsov in Manchuria in 1909', *Rossia i Kitai: istoria i perspektivy sotrudnichestva*, no. 1 (12), 2022. (In Russian)
- Avilov R. S. 'Problems of the development and implementation of the defence project of the Lower Amur and its mouth in 1906–1914. Pt 1. The Commissions of the Special Consultation of the State Defence Council', *Tomsk State University Journal*, no. 415, 2017. <https://doi.org/10.17223/15617793/415/6> (In Russian)
- Demyanenko A. N. 'On the Strategic Initiatives for Development of Russian Far East in the Context of Historical Experience', *Regionalistics*, vol. 3, no. 3, 2016. (In Russian)
- Demyanenko A. N., Dyatlova L. A. 'The vision of the Amur expedition in 1910 and a brief overview of its Works', *Ojkumena. Regional Researches*, no. 3, 2010. (In Russian)
- Dubinina N. I. *Priamurskii general-gubernator N. L. Gondatti* (Khabarovsk, 1997). (In Russian)
- Khodjakov M. V. 'Attempted Worker Colonization of the Eastern Outskirts of the Empire in the Early 20<sup>th</sup> Century: Documents from the Russian State Historical Archive of the Far East', *Herald of an Archivist*, no. 4, 2019. (In Russian)
- Khodyakov M. V., Sun Yizhi. 'Plague in Manchuria: Russian public opinion on the epidemic on the Chinese Eastern Railway in 1910–1911', *Moscow University Bulletin. Series 8: History*, no. 2, 2022. (In Russian)
- Li E. L. 'The "Yellow Peril" or the "Yellow Question" in works of the Amur expedition of 1910', *Ojkumena. Regional Researches*, no. 3, 2010. (In Russian)
- Li E. L., Demyanenko A. N. 'The 1910 Amur Expedition: Experience in organizing a statistical and economic research of Cossack and peasant farms in the Amur Region', *Spatial Economics*, no. 2, 2010. (In Russian)
- Mamkina I. N., Gusevskaya N. Yu. 'Russian State Policy for the Development of the Far East at the Beginning of the Twentieth Century', *Nauchnyi dialog*, no. 2, 2021. <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2021-2-326-343> (In Russian)
- Romanov V. F. *An Old-Regime Official. From Personal Memoirs from School to Emigration, 1874–1920* (St Petersburg, 2012). (In Russian)
- Romanov V. F. 'Summary of Priority Policies in the Far East', *Spatial Economics*, no. 1, 2010. (In Russian)
- Special Journals of the Council of Ministers of the Russian Empire. 1909–1917. 1909*, ed. B. D. Galperina (Moscow, 2000). (In Russian)
- Supreme and Central State Institutions of Russia. 1801–1917, in 2 vols, vol. 1: Supreme State Institutions*, ed. D. I. Raskin (St Petersburg, 1998). (In Russian)
- The Ministerial System in the Russian Empire: To the 200<sup>th</sup> Anniversary of Ministries in Russia*, ed. D. I. Raskin (Moscow, 2007). (In Russian)
- Yanchenko D. G., Khodjakov M. V., Ivanov A. A. et al. 'The Center and the regions: state economic policy on the outskirts of the Russian Empire (1894–1917)', ed. M. V. Khodjakov (St Petersburg, 2020). (In Russian)

Received: April 19, 2022  
Accepted: October 20, 2022