

РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 5. Д. 527. Л. 14-28. Рукопись.  
Донесение заведующего переселением Буссе приамурскому генерал-губернатору о переселении в 1889 году

МВД  
Южно-Уссурийское  
переселенческое управление  
13 сентября 1889 г.  
№ 1207  
г.Владивосток

Его высоко превосходительству приамурскому генерал-губернатору  
Донесение.

Для перевозки второй партии переселенцев текущего года был зафрахтован у французской компании *Compagnie nationale* пароход «Кантон». Из Одессы судно вышло 28-го июня и прибыло 9-го августа, потеряв в 43-дневный переход 63 умерших, или 6% всего числа людей, из них 2 взрослых одержимых чахоткою, остальные дети не старше 8 лет, между тем на пароходе не было заразных болезней, кроме кори, которая появилась во второй половине пути и не достигла большого развития. По высадке в бараки смертность продолжилась и по 29 августа умерло 57 детей. По свидетельству врачей Елисеева, сопровождавшего партию, и Рунова, пользовавшего крестьян в бараках, главная причина такой чрезвычайной смертности, заключалась в истощении сил, особенно сильно проявившаяся в нежном возрасте. Второстепенною причиною можно назвать корь с осложнениями, которые в свою очередь вызваны слабостью больных.

Необычайность процента смертности при отсутствии опасных болезней побудила меня искать причин такового явления как путем сравнения со всеми предыдущими партиями, так и расспросами доктора Елисеева, чиновника Варава, сопровождавшего партию, капитана судна и самих переселенцев.

Если сравнить результаты перевозки переселенцев на пароходе «Кантон» с опытом всех прежних партий, то только одна осенняя партия 1886 года превзошла обсуждаемую партию смертностью в пути на 0,53% (т.е. из 1149 человек умерло 75 или 6,53%), и это явление легко объясняется сильно развившимися на пароходах болезнями кори, оспы, тифа и, вероятно, дифтерита. Во всех остальных партиях, прибывших в течение апреля и мая, потеря в пути несравненно меньше, в доказательство приведу процент смертности в эшелонах, пострадавших от заразных болезней.

1. Из числа прибывших в 1884 году на пароходе "Кострома" 757 человек, умерло в марте 26, или 3,43% вследствие эпидемии скарлатины и кори между детьми.

2. Весною 1886 года прибыл пароход «Ст.Петербург», потеряв из числа 995 переселенцев от скарлатины 29 детей, или 3%.

3. Несколькими днями позже последнего эшелона, прибыл пароход «Царь», на нем вследствие скарлатины же умерло 20 детей из 440 человек, или 4,5%. Во всех остальных эшелонах смертность была значительно ниже, в нескольких даже вовсе не было смертных случаев, в других они не превышали 2%.

Из приведенного сопоставления можно вывести заключения, что весенние рейсы вообще благоприятнее, чем более поздние, таким образом, даже развитие повальной скарлатины и кори в апреле и мае месяцах дали процент смертности значительно меньше, чем слабая корь, появившаяся на "Кантоне" только во 2-ой половине пути, т. е. за 20 дней до прибытия сюда. Следовательно, главную причину надо искать в условиях плавания в зависимости от времени года. С другой стороны, расспросы заинтересованных лиц выяснили недостатки размещения вентиляции и водоснабжения на "Кантоне", и эти недостатки были таковы, что могли служить самостоятельную причину заболеваний. Наконец, из разговоров с доктором Елисеевым оказалось, что часть переселенцев прожила в Одессе в ожидании отправки около одного месяца в условиях крайне не благоприятных, что не могло не отразиться на здоровье, особенно детей, и этим подготовить их страдания в марте. Все эти три причины неблагоприятного санитарного состояния партий могут основать на следующих соображениях и фактах.

Урожденцы умеренного пояса были отправлены под тропики во время наибольшей жары. Доктор Елисеев указывает, что температура доходила до 30° в тени под двумя тентами, несколько раз было 28° в полночь. Страдание от жары особенно было велико в Красном море, оно было невыносимо не только переселенцам, но и пассажирам 1-го класса, размещенным и снабженным несравненно лучше чем эмигранты, поставленные в весьма неблагоприятные условия, как будет объяснено ниже. На пароходе встречались постоянно солнечные удары, которые проходили благополучно для взрослых, но повлекли за собою смерть нескольких детей.

Летом дуют в Индийском океане южные муссоны, которые отзываются на пароходах, пересекающих море в направлении перпендикулярном к движению ветра, сильною боковою качкою. На непривычных к морю людях качка не могла не отразиться на здоровье, в особенности грудных детей, которые или вовсе не получали молока от больных матерей, или же эта пища производила болезненные припадки.

В осенних рейсах муссоны Индийского моря дуют слабо, но зато в Восточном океане господствуют северо-восточные пассаты и действие их не легче, следовательно страдания от качки только переносятся из первой во вторую часть пути, сопровождаясь теми же последствиями. Правда, палящая жара тропических стран осенью умеряется, но все же степень его трудно выносится непривычным человеком.

Несравненно в более выгодных условиях ранние весенние рейсы. В это время года, после понижения температуры зимою, жары менее тягостны, состояние атмосферы спокойное и пароходы совершают свои рейсы вообще без качки. Такой вывод подтверждается не только теоретически, но также опытом многих лет.

Приведенные 2 причины заболеваний переселенцев в летние и осенние рейсы неотвратимы, а потому устранить их вредное влияние возможно только определением времени отправки партий из Одессы.

Руководствуясь собранными данными, я полагаю необходимым установить правилом, чтобы все переселенцы отправлялись из Одессы в марте и только в самых крайних обстоятельствах в начале апреля месяца, но не в каком случае не позже 15-го числа.

Размещение переселенцев на "Кантоне", как я уже сказал выше, было крайне неблагоприятное. Эмигранты были размещены в следующих помещениях:

- 1). В средней части судна в двух палубах, расположенных одна над другою,
- 2). в одной небольшой палубе в носовой части, затем
- 3). на верхней палубе, в построенных вдоль обеих бортов рубках, разделенных на небольшие каюты, с 4 до 8 коек, где были помещены часть женщин с их детьми. Вся верхняя палуба, за исключением кормовой и носовой частей, загромождена как указанными рубками, так и другими помещениями кухни, скота, разных запасов и других судовых потребностей, свободных мест для прогулки и отдыха весьма ограниченной площади имеется в носовой части судна, далее над рубками и в кормовой части, но в последней переселенцы должны были уступить сравнительно обширную площадь для пассажиров 1-го класса. Таким образом, в общей сложности на палубе смогли разместиться от 300 до 400 переселенцев, на ночлег же не более 200 человек и то в тех случаях, когда командир судна это разрешал, руководствуясь состоянием погоды. Таким образом, переселенцы были осуждены проживать постоянно в эмигрантском закрытом помещении, выходя на палубу по очереди и на короткое время.

Верхняя жилая палуба освещена иллюминаторами, но при тесном размещении коек в несколько рядов по ширине судна эти иллюминаторы освещают очень ограниченное пространство. В нижней палубе, которая возвышается над ватерлинией только на немного фут, отверстия для иллюминаторов закрываются железными заслонками, пригнетаемыми винтами к борту судна, и могут открываться только при полном отсутствии волн, иначе последние вливаются в трюм. При свежей погоде, сопровождавшей судно во время пути, эти иллюминаторы открывались только около Константинополя и в Суэцком канале. Отсюда происходит отсутствие света и естественной вентиляции эмигрантских помещений.

Нижняя палуба, темная в течение всего дня, скудно освещалась ночниками. Отсутствие света влияло как непосредственно, так и тем, что в темноте физически невозможно следить за чистотой помещения, этого первого условия гигиены, особенно в тесноте судна. Лишенные возможности заниматься рукоделием, переселенцы находились в душливой атмосфере вследствие жары и накопления грязи, неизбежной в тесноте и большом числе страдающих морской болезнью. Хотя переселенцев ежедневно заставляли чистить помещение, но невозможно было требовать точного исполнения работы от больных, малочисленность же экипажа исключала вовсе возможность производить очистку привычными людьми.

Удушливость атмосферы в нижней палубе увеличивалась отсутствием вентиляции. Выше было сказано, что воздух не обновлялся чрез иллюминаторы, отсутствие вентиляционных труб не позволяло пользоваться движением судна для нагнетания чистого воздуха, и вентиляция ограничивалась только большими грузовыми люками, всегда открытыми, которые служили путём сообщения трюма с палубою. Таких люков было всего два, и влияние их всего лучше сказалось на смертности.

Расспрашивая переселенцев о плавании, я делал вопросы семействам, потерявшим детей более других, где они помещались в трюме, и всегда получал в ответ «вдали от люка», напротив, семейства, разместившиеся под ним или ближайшем соседстве, пострадали всего меньше. Командир судна сообщил мне, что для этих трюмов в компании, владеющей пароходами, имеются паровые аппараты для искусственной вентиляции, но что постройка их на судно зависит от условий фрахтования и значительно увеличивает стоимость последнего расходами на установку

прибора и действие его во всё время пути, и что вследствие отказа в уплате таких расходов аппарат оставлен в Марселе.

Всё, что сказано о нижнем эмигрантском помещении, можно применить и к верхнему, но в меньшей степени. Этим объясняется, что уроженцы Черниговской губернии хотя также пострадали, но меньше крестьян Полтавской, помещавшихся в нижней палубе.

Небольшой трюм в носовой части порядочно освещается и вентилируется люком, но под ним находится помещение продовольственных запасов судовой команды. Под влиянием качки бочки с вином, маслом, солониною и другими жидкими продуктами потекли, и вещества эти, разлагаясь, давали переселенцам испорченный воздух. Во избежание вредных последствий, переселенцам было разрешено расположиться на смежной части верхней палубы, почему здесь переселенцам было несравненно лучше, чем в двух раньше описанных трюмах.

Лучшим помещением пользовались женщины и дети, размещенные в рубках вдоль борта парохода. Хорошо освещённые иллюминаторами более просторные каюты имели одно большое неудобство, а именно, накаливание солнцем железных потолка и боковой внешней стенки.

Все эмигрантские помещения на "Кантоне" приспособлены к перевозке войск, и для каждого солдата устанавливается койка в 2 ½ аршина длины, несколько меньше аршина ширины и огороженная досками в ¼ аршина высоты. Эти койки по своей длине имеют направление продольной оси судна, и расположены в 2 яруса правильными рядами. В каждом ярусе 4 смежные койки соприкасаются, образуя группу 2-х парт. Такие группы отделяются от соседних проходами не более аршина ширины, которые образуют продольные и поперечные коридоры по всей площади трюма. На случай необходимости соседние группы соединялись между собой новыми койками, устраиваемыми на перекрышке разъединяющего их коридора, как я видел в лазаретном помещении. Исключением являются места около грузовых люков, где койки размещены применятся к удобствам места, а потому не так правильно. Такое тесное размещение коек объясняет недостаток освещения и чистоты, о которых сказано выше. Если войска совершали благополучно переходы из Марселя в Тонкин, то это объясняется искусственною вентиляциею, меньшею продолжительностью пути, возмужалым возрастом всех солдат и их дисциплиною. Для переселенцев все эти элементы отпадают вследствие смешения двух полов и всех возрастов, потому теснота помещения отзывается весьма вредно. Переселенцы устроили себе некоторые удобства, так, размещаясь полною семьею, они вынимали перегородки между койками, давая возможность матери уложить возле себя грудных детей и младенцев, но это накопление людей на небольшой площади только увеличивало тесноту и невозможность поддерживать чистоту.

Все вышеперечисленные недостатки составляют постоянные качества судна и потому ложатся на ответственность лица, фрахтовавшего его, но в дороге оказался весьма важный недостаток, зависящий вполне от администрации компании, а именно, неисправность снабжения водою. Систерны для запаса пресной воды на судне и всё водоснабжение обеспечивается только опреснительным аппаратом, который был неисправен. Вследствие частой порчи помпы в этом аппарате раза два в неделю, по показаниям переселенцев, не было воды в течение 3 или более часов, вследствие чего запаздывали обеды и ужины, но что было самое тяжелое, в это время не выдавались чай и питьё, и только в систерны с сосками бывала вода. В течении суток переселенцы пользовались водою из систерны с сосками, кроме того, утром варился чай, и для питья выдавалось воды по чайнику на семью, если прибавить воду, потребную для варки пищи, то нельзя сказать, что количество воды было недостаточно, но прекращение выдачи питья на несколько часов было очень тягостно, от этого страдали в особенности дети, которые не могут из систерны вытянуть воду сосками. Кроме того опреснительный аппарат по внутренней поверхности очевидно заржавел и не мог быть вычищен в пути, вследствие чего вода получалась желтеющая и не вкусная. Наконец, аппарат старой конструкции, в нём вода не продувалась воздухом для насыщения её этою необходимою примесью и для охлаждения, без которого она поступала в употребление при очень высокой температуре. Доктор Елисеев измерял температуру и находил от 30 до 40°.

В заключение характеристики парохода «Кантон» я должен прибавить, что во Владивостоке он должен был чинить котлы, так как они бы не выдержали обратного плавания, из чего можно заключить в какой мере судно было неисправно, и что было бы с переселенцами, если порча котлов в пути лишила пароход возможности без аварии достигнуть Владивостока.

Много переселенцев жаловались на пищу, находя её невозможной для употребления, но такой отзыв не подтвердился словами других переселенцев. Продовольственные все запасы были заготовлены в Одессе агентом Добровольного Флота чрез подрядчиков, которые отвечают за доброкачественность продуктов во всё время пути, т. е. получать уплату только за употреблённые в пищу припасы и за остаток, привезённый во Владивосток; все запасы, выброшенные за негодностью, подрядчиком не вознаграждаются. Что запасы были достаточны, и поэтому возможно было выбрасывать негодные продукты, видно по остатку, а именно, солонины сдано во Владивостоке 19 бочек, капусты 1 бочек, много крупы, сухарей, гороха и других припасов. При освидетельствовании этих остатков, все продукты найдены удовлетворительного качества. По

расписанию 2 раза в неделю варилась постная пища, в остальные дни скоромная. По условию фрахтования судна оно должно было принимать скота достаточно для того, чтобы по возможности часто кормить эмигрантов свежим мясом, и для этой цели заведующий партией чиновник Варавва купил в Одессе и на пути 12 быков и 14 баранов, и кроме того, в каждом порте, куда судно заходило, покупалось битое мясо на два дня. Для варки борща ежедневно выдавалась часть солонина и частью свежее мясо. Из туши скотины, убитой утром, часть уделялась в котёл в тот же день, остальная часть оставлялась на другое утро. Два раза в пути было выброшено мясо, испортившиеся в течение суток. Провизия принималась дежурным старостой, число последних соответствовало числу волостей, из которых вышли переселенцы. Эти дежурные принимали продукты по их качеству и на всех. При этих условиях никому из заинтересованных лиц не было никакой выгоды в сбыте переселенцам недоброкачественной провизии, и потому жалобы переселенцев на дурную пищу надо объяснить другими причинами. Во всех предыдущих партиях слышались жалобы на пищу, но при подробных расспросах оказывалось, что крестьянин привык к растительной пище, и получая на пароходе мясной борщ, в первые дни путешествия наедался до пресыщения этою, для него праздничною, пищею, почему в последующее время всякой мясной навар был ему противен. Очевидно, такая причина кроется и в жалобах обсуждаемой партии. Кроме того, страдания от жары, удушливой атмосферы в трюмах и часто повторявшегося отсутствия питья, должны были озлобить переселенцев. Ничем не занятые в течение дня, подстрекая этим друг друга к еще большему возбуждению против всего, что касалось судна и жизни на нём, в том числе и против пищи. Такой вывод подтверждается тем, что полтавские уроженцы, помещавшиеся в нижнем трюме, в своём крайнем ожесточении доходили до баснословных описаний худых качеств пищ, между тем обитатели верхнего трюма из Черниговской губернии судили о ней спокойно и некоторые даже её не порицали.

Затем я должен привести некоторые сведения о пребывании в Одессе переселенцев перед посадкою их на судно, насколько мне известно со слов доктора Елисеева. Он прибыл в город за несколько недель до отправления и немедленно занялся пользованием переселенцев. Елисеев застал партию в карантинных казармах, где они были размещены частью в небольших камерах, частью в общем помещении. За неимением коек люди спали на каменном полу, а открытые для вентиляции окна производили повсеместно сквозной ветер. За отсутствием очагов и вследствие скудных средств крестьян пища ограничивалась хлебом и овощами. Вследствие этих причин в партии развились простудные болезни, но еще более поносы и доктор Елисеев утверждает, что на пароход взошли до 50 взрослых и до 100 детей с расстройством желудочно-кишечных каналов и много выздоравливающих от тех же болезней, то есть сравнительно слабых здоровьем.

В этом начале Елисеев видит подготовку к тому истощенному состоянию, в котором партия прибыла сюда, потеряв дорогою 6% умершими.

На основании всего сказанного, я имею честь представить Вашему высокопревосходительству следующие главные заключения:

1. Необходимо установить безусловно обязательным правилом, что партии отправляются из Одессы непременно в течение марта месяца, в исключительных случаях в начале апреля и ни под каким видом позже 15 числа. Необходимость этого правила основана на том, что все рейсы, отправляемые позже, подвергаются наибольшей жаре под тропиками и боковой качке вследствие летних муссонов в Индийском океане и осенних пассатов в Восточном океане. Эти два условия плаваний вредно влияют на непривычных людей, и служат причиною болезней и большой смертности. С другой стороны весенние рейсы совершаются во время меньшей жары и при спокойном состоянии атмосферы, и этим оправдывается практика всех рейсов, что в мае прибываются сюда переселенцы весьма благополучно, если не занесена на судно извне заразительная болезнь. Здесь надо упомянуть о другом важном преимуществе весенних рейсов, а именно в экономическом отношении. Переселенцы, прибывшие осенью, вынуждены нанимать помещение и покупать продовольствие в течение всей зимы, что значительно сокращает их денежные средства в ущерб устройства хозяйства. К тому же зимою они не могут выбрать места, потому что почва покрыта снегом, следовательно, не могут воспользоваться временем для постройки избы. Поднимают они землю весной, и потому получают преимущества только 1-го месяца перед тою партией, которая пребывает в ту весну, но уже через год эта последняя перегоняет осеннюю партию в развитии хозяйства, благодаря тому, что все средства употреблены были на хозяйственный инвентарь и не расходовались на прожитие зимних месяцев. В доказательство приведу осеннюю партию 1886 года по сравнению с весенней 1887-го.

2. Для фрахтования парохода должна быть выработана особая инструкция, в которой подробно были бы означены все требования к качествам судна и эмигрантского помещения. Непременными условиями надо поставить между прочим следующие:

а) Полная исправность судна и всех механизмов по требованиям английского Ллойда для пароходов 1-го класса.

б) Водоопреснительный аппарат должен быть в полной чистоте и исправности, притом новой системы, т.е. насыщающий воду воздухом и охлаждающий её до комнатной температуры.

в) Необходимо определить минимальный предел кубического содержания воздуха на человека и сообразно с тем определять число переселенцев для данного судна, чтобы избежать чрезмерной тесноты.

г) Помещение для эмигрантов должно быть освещено иллюминаторами, расположенные на такой высоте над ватерлинией, что открытие их было бы возможно при обыкновенном волнении, как например, на судах Добровольного Флота «Россия» и «Ст.Петербург».

д) Кроме иллюминаторов, которые должны быть заперты в свежую погоду, необходимо для вентиляции особые трубы, возможность установки виндзейлов или других приспособлений, если же на данном судне нельзя установить указанных приборов, то должен находиться паровой аппарат для искусственной вентиляции жилой палубы.

е) Верхняя палуба судна должна быть настолько свободна от загромождения рубками, шлюпками и другими принадлежностями судна, чтобы не меньше половины всего числа переселенцев, могло проводить на ней время. Если погода позволяет, то палуба должна быть покрыта тентами.

Всем этим условиям не соответствует пароход «Кантон», почему он должен быть исключен из списка судов, годных для перевозки переселенцев.

3. Время прибытия переселенцев в Одессу должно быть рассчитано так, чтобы они проживали в городе до отправки парохода не более нескольких дней.

4. Продовольствие на пароходе, даваемое переселенцам, приравнено к требованию матросов, но при этом упущено из виду, что последние несут трудную работу, и потому нуждаются в мясной пище, крестьяне же, привычные к физическому труду, на пароходе ничего не делают, а потому непривычная жирная пища не только не составляет необходимость, но даже вредна в тропиках, где советуют употреблять растительную пищу, т.е. именно ту, которая им обычна. Вследствие сего необходимо изменить существующее положение для переселенцев и давать им два дня в неделю постную, два или три дня мясную и в остальные дни рыбную пищу.

Заведующий переселением Буссе.

<http://lizamak.ru/>