

## II. IŠ RYTŲ PRŪSIJOS Į KALININGRADO SRITĮ / FROM EAST PRUSSIA TO KALININGRAD OBLAST

---

### ВОСТОЧНАЯ ПРУССИЯ В ЭКОНОМИЧЕСКОМ, ОБЩЕСТВЕННОМ И КУЛЬТУРНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА

Юрий Костяшов

#### ABSTRACT

On the basis of statistical economic indicators, diplomatic correspondence, diaries of Russian travellers, memoirs, essays, and letters, the article seeks to answer the question of what place East Prussia occupied in the economic, political, and cultural space of Russia. When considering the dimensions making up the image of East Prussia that was maintained in the consciousness of Russian people, the author identifies six of them and demonstrates the changes of their content in different discourses supported within the Russian Empire from the mid-19<sup>th</sup> c. to World War I.

KEY WORDS: the Russian Empire, East Prussia, economic relations, social and political relations, images of East Prussia.

#### ANOTACIJA

Remiantis statistinių ekonomikos rodiklių, diplomatinio susirašinėjimo, rusų keliautojų dienoraščių, prisiminimų, apybraižų ir laiškų analize, straipsnyje siekiama atsakyti į klausimą, kokią vietą užėmė Rytų Prūsija Rusijos ekonominėje, politinėje ir kultūrinėje erdvėje. Svarstydamas, iš kokių dėmenų susidarė Rytų Prūsijos vaizdinys, palaikomas Rusijos gyventojų sąmonėje, autorius išskiria šešis tokius dėmenis, parodydamas jų turinio kaitą įvairiuose Rusijos imperijoje palaikomuose diskursuose nuo XIX a. vidurio iki Pirmojo pasaulinio karo.

PAGRINDINIAI ŽODŽIAI: Rusijos imperija, Rytų Prūsija, ekonominiai ryšiai, visuomeniniai ir politiniai santykiai, Rytų Prūsijos įvaizdžiai.

*Юрий Владимирович Костяшов, доктор исторических наук,  
профессор Кафедры зарубежной истории и международных отношений  
Исторического факультета  
Балтийского федерального университета им. Иммануила Канта  
г. Калининград, ул. А. Невского 14, 236041, Россия  
Эл. почта: kostyashov@gmail.com*

В историографии давно сложилась традиция рассмотрения международных отношений на межгосударственном уровне. Изучение региональных (провинциальных) аспектов этих отношений считается, как правило, непозволительной роскошью и чрезвычайно редко становится самостоятельным объектом исследования. Между тем история развития связей германской провинции Восточная Пруссия с соседними странами относится к счастливым исключениям. И дело здесь не только в том, что государственная принадлежность этого края неоднократно менялась и на его прошлое сегодня претендуют сразу четыре европейские страны, включая и современную Россию. На протяжении нескольких столетий Восточная Пруссия была зоной широких культурных контактов балтийских стран и народов. Здесь по-

бывали и тысячи россиян: государственных деятелей, военных, купцов, дипломатов, ученых, писателей, артистов и просто путешественников. Через Кёнигсберг проходил главный путь из России в Западную Европу, который писатель Николай Лесков окрестил «столбовой русской дорогой»<sup>1</sup>. Вот почему пребывание в Восточной Пруссии становилось для россиян важным опытом межкультурного взаимодействия. Показателем значения самой восточной немецкой провинции для России было и учреждение здесь целых трех императорских консульских учреждений – в Кёнигсберге, Мемеле и Пиллау<sup>2</sup>.

Свою задачу автор видит в том, чтобы попытаться ответить на вопрос: какое место занимала Восточная Пруссия в экономическом, политическом и культурном пространстве России и в каких ипостасях она была представлена в общественном сознании россиян в период с середины XIX в. до начала Первой мировой войны?

### Восточная Пруссия как «витрина» Европы и Запада

Вектор восприятия Восточной Пруссии со времен Петра I определялся тем, что эта провинция была первой заграничной территорией для русских путешественников.

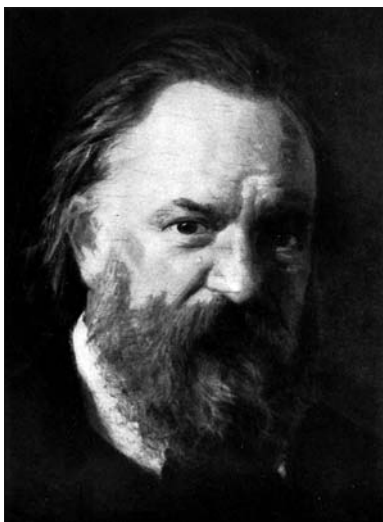


Рис. 1. Н. Ге. Портрет Александра Герцена. 1867 г.

«Европу в первый раз встречает русский путник в Кёнигсберге», – писал Александр Герцен (1812–1870). Эта первая встреча пробуждала жадное любопытство: на Восточную Пруссию смотрели «во все глаза», переход через границу вызывал подлинное изумление. А. Герцен, навсегда уехавший из России в 1847 г., пишет: «И одного часа езды достаточно, чтоб очутиться совсем в другом мире [...] Все переменяется, как декорация в театре [...] Чистота и опрятность свидетельствуют о длинной цивилизации»<sup>3</sup>. Великий драматург Александр Островский (1823–1886), в первый раз покинувший пределы отчизны в 1862 г., записал в путевом дневнике: «Поля возделаны превосходно, унавожены сплошь, деревни все каменные и выстроены чисто, на всем довольство. Боже мой! Когда-то мы этого дождемся!»<sup>4</sup>. Еще одно свидетельство о Восточной Пруссии конца XIX в. – педагога и просветительницы Надежды Яковлевой: «Мы едем точно садом: все размерено, рассчитано и отлично возделано. Пашня как будто просеяна сквозь решето; фруктовые деревья с подпорками; везде

протянуты на полях проволоки; в лесах, похожих на парки, проведены дорожки, поставлены скамейки. Видно, что хозяин знает так же хорошо каждое дерево своего леса, как каждого члена своей семьи»<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> ЛЕСКОВ, А. *Жизнь Николая Лескова*. Москва, 1954, с. 499.

<sup>2</sup> КОСТЯШОВ, Ю. Российские консульские учреждения в Восточной Пруссии в конце XIX – начале XX в. In *Калининградские архивы*. Вып. 2. Калининград, 2000, с. 80–89.

<sup>3</sup> ГЕРЦЕН, А. *Собрание сочинений*. Т. 5. Москва, 1955, с. 25.

<sup>4</sup> ОСТРОВСКИЙ, А. *Полное собрание сочинений*. Т. 13. Москва, 1952, с. 238.

<sup>5</sup> ЯКОВЛЕВА, Н. По Пруссии. In *Европа. Иллюстрированный географический сборник*. Москва, 1904, с. 256–257.

Еще больше путников из России поражало то, что, по словам Герцена, «все встречные смотрят весело и прямо в глаза»<sup>6</sup>. Предприниматель и миллионер Василий Кокорев (1817–1889) тоже заметил во время путешествия 1857 г., что у здешних жителей «все лица светлы, радостны, видно, что их никто не запугивает и что они весело смотрят на Божий мир»<sup>7</sup>.

Совсем другие ощущения вызывал обратный путь на родину. Пожалуй, резче всех на этот счет высказался поэт Николай Некрасов в 1857 г. в письме к своему закадычному приятелю, писателю Михаилу Лонгинову, ставшему впоследствии главным цензором России. Как и полагается поэту, это было высказывание в стихах:

Наконец из Кёнигсберга  
Я приблизился к стране,  
Где не любят Гуттенберга  
И находят вкус в г...не.  
Выпил русского настою,  
Услыхал е... мать,  
И пошли передо мною  
Рожи русские писать<sup>8</sup>.

Итак, на протяжении почти двух столетий Восточная Пруссия успешно играла роль «витрины» Европы, западного мира, «заграницы» вообще и неизменно вызывала у русских путешественников восхищение, слезы умиления, представлялась «другой планетой». Подобных свидетельств можно привести сотни. Однако этот поток восторженных излияний к концу XIX века постепенно иссякает. Причина оказалась банальной: в начале 1860-х годов была проложена железная дорога от Петербурга до Берлина. И выезжавшие на Запад русские видели Восточную Пруссию в основном из окна вагона скоростного поезда. Последней на российской стороне была станция Вержболово. Дальше уже следовал немецкий Эйдткунен (кстати, один из самых упоминаемых иностранных городов в русской художественной литературе!). Здесь надо было пересаживаться на «шнельцуг» до Берлина, который отходил вечером, так что Восточную Пруссию проезжали в темноте. Нередко бывало, что русский поезд опаздывал, тогда пассажиров везли ночевать на поезде местной линии в Шталлупенен. И на следующий день они оттуда выезжали на скором до Берлина.

В любом случае, Восточную Пруссию удавалось увидеть лишь мельком. Заграница началась по-настоящему только в Берлине. Только там путешественники открывали свои дорожные дневники и записные книжки. Уже упомянутый Александр Островский был одним из первых пассажиров железнодорожного маршрута Петербург–Берлин. От всей Восточной Пруссии в памяти у него сохранились только огромные («чудовищные») бутерброды, которыми пассажиров потчевали в привокзальном буфете.

В 1906 г. Восточную Пруссию посетил известный историк и археолог Григорий Воробьев, напечатавший в журнале «Исторический вестник» большой очерк «По ту сторону прусской границы», в котором он упрекал русских в отсутствии интереса к своему ближайшему соседу: «Попробуйте спросить любого соотечественника из тех, что рыскают без вся-

<sup>6</sup> ГЕРЦЕН, А. *Op. cit.*, с. 26–27.

<sup>7</sup> КОКОРЕВ, В. Три вечера. *Отдел рукописей Российской государственной библиотеки*, ф. 231, коробка 6, д. 11, л. 29об.

<sup>8</sup> НЕКРАСОВ, Н. *Письма. 1840–1877*. Ленинград, 1930, с. 303–304.

кой цели «по заграницам», бывал ли он в Кёнигсберге. Он вытаращит на вас глаза и озадачит вопросом: «А разве стоит? Да, скажите, пожалуйста, где этот самый Кёнигсберг находится? Большой ли это город?» В литературе, а также в периодической печати сведения о Восточной Пруссии и редки, и скудны до чрезвычайности»<sup>9</sup>.

И хотя поток выезжающих к концу XIX века по сравнению с первой половиной возрос в сотни раз (это было следствие отмены грабительской платы за заграничный паспорт, т. е. фактически за право выезда из страны, за что надо было выложить целое состояние в 500 руб.) – все равно, только единицы из этого потока по разным случайным обстоятельствам сходили с поезда в Кёнигсберге. Так получалось, что чаще люди останавливались здесь на обратном пути из Европы, так что впечатления были не столь восторженные, а часто и весьма критические.

В ряду этих критиков оказался и Василий Иванович Немирович-Данченко (1848–1936), родной брат знаменитого режиссера – одного из основателей Московского художественного театра, некогда необычайно популярный, а ныне совсем забытый писатель, опубликовавший при жизни 80-томное собрание сочинений. В 1893 г. он напечатал обстоятельный очерк о путешествии по Восточной Пруссии, в котором на многих страницах с блеском высмеял нравы, примитивность духовных потребностей и природную ограниченность восточнопруссских обывателей. Вот его отзыв о Кёнигсберге: «Жалкие, мелкие домишки отдаленных улиц, грязь, слоями лежащая на самых главных, неопрятность жителей, массы славянских типов и множество евреев, встречающихся повсюду, дороговизна гостиниц и отсутствие всякого комфорта в них переносят вас куда хотите, в Россию, Литву, Польшу, но никак не в опрятную Германию. Какие-то допотопные, мохом поросшие извозчики, подобных которым вы встретите только в Вильне, дребезжащие коляски, нищие на улицах, отсутствие всякого порядка и обилие кабаков на каждом шагу, запутанные лабиринты дальних переулков, с бушующими пьяными, приземистые землянки, даже чуть ли не рядом с историческими дворцами и башнями [...] Я более противного места в Германии не знаю. На рубеже двух государств Кёнигсберг успел соединить у себя пороки того и другого, не усвоив их достоинств...»<sup>10</sup>.

Другой известный литератор и публицист начала XX в. Михаил Станиславский называл Кёнигсберг «захолустным провинциальным городишком, как бы в насмешку носящим гордое название королевской столицы». По его словам, сами немцы называют Восточную Пруссию «германской Сибирью», а русские именуют Кёнигсберг «прусской Москвою»<sup>11</sup>. В этих параллелях явно звучала обидная для наших соседей ирония.

Таким образом, некогда блиставшая «витрина» Европы, каковой Восточная Пруссия долгое время оставалась для россиян, к началу XX века основательно померкла и явно проигрывала по сравнению с другими европейскими землями и странами.

## Восточная Пруссия как туристический объект

До Первой мировой войны вышло несколько изданий путеводителя по Кёнигсбергу и его окрестностям<sup>12</sup> для русских туристов. Однако сохранившиеся в дневниках, письмах и

<sup>9</sup> ВОРОБЬЕВ, Г. По ту сторону прусской границы. *Исторический вестник*, 1906, т. 106, № 11, с. 636–637.

<sup>10</sup> НЕМИРОВИЧ-ДАНЧЕНКО, В. *По Германии и Голландии: Путевые очерки и впечатления*. Петербург, 1893, с. 15–16.

<sup>11</sup> СТАНИСЛАВСКИЙ, М. Германия и Россия (1862–1912). *Исторический вестник*, 1913, т. 131, № 2, с. 384–420.

<sup>12</sup> *Путеводитель по Кёнигсбергу и прилегающим морским курортам для русских путешественников*. Под ред. М. КАНТОРОВИЧА. Изд. 3-е, испр. и доп. Кёнигсберг, 1912.

воспоминаниях оценки русских туристов были более чем прохладные: большого интереса местные достопримечательности не вызывали: осматривать их многим казалось «совершенно излишней заботой». Даже Королевский замок не вызывал восторга: «беспорядочное скопление стилей разных веков», «мрачный, облупившийся, почерневший», «никому не приходит в голову поддерживать эту древность, охранять ее от разрушения»<sup>13</sup>. Василий Немирович-Данченко, которому принадлежат эти слова, решительно отказывал кёнигсбержцам в праве сравнивать свой город с жемчужиной Адриатики Венецией: «Все права Кёнигсберга на такое сравнение заключаются в нескольких каналах, прорезавших город и обставленных вместо поэтических палаццо огромными, многоэтажными амбарами необыкновенно нахального вида»<sup>14</sup>.

О Замладских курортах слава была тоже не очень хорошая: на вокзалах – ни одного носильщика; еда сытная, но не слишком вкусная; гостиницы дешевые, но без особых удобств и изысков; развлечений немного; в музеях ничего примечательного; погода как в России, но частые дожди летом; вода в море единодушно признавалась слишком холодной. Единственным бесспорным достоинством считалась относительная дешевизна по сравнению с другими европейскими курортами. Вот почему Кранц (совр. Зеленоградск) и другие места Замландского побережья представляли интерес лишь для небогатой публики: помещиков средней руки и представителей разночинской интеллигенции – писателей, профессоров университетов, артистов и музыкантов.

О Кранце оставил подробные мемуары композитор Сергей Василенко, автор известной оперы «Сказание о великом граде Китеже», который приехал с женой отдыхать на Взморье в середине июля 1914 г., т. е. буквально за две недели до начала Первой мировой войны. Вот его впечатления: «В Кранце (полтора часа езды от Кёнигсберга) все отели оказались почти пустыми [...] Прав был Сергей Константинович, когда отсоветовал Кранц. Хорошего там мало. Холодное Балтийское море, северная, суровая природа» И немцы ему не понравились: «В *Bierhalle* (пивной) мы едва удерживались от смеха, как немцы с искаженными красными лицами и со слезами на глазах пели патриотические песни»<sup>15</sup>.

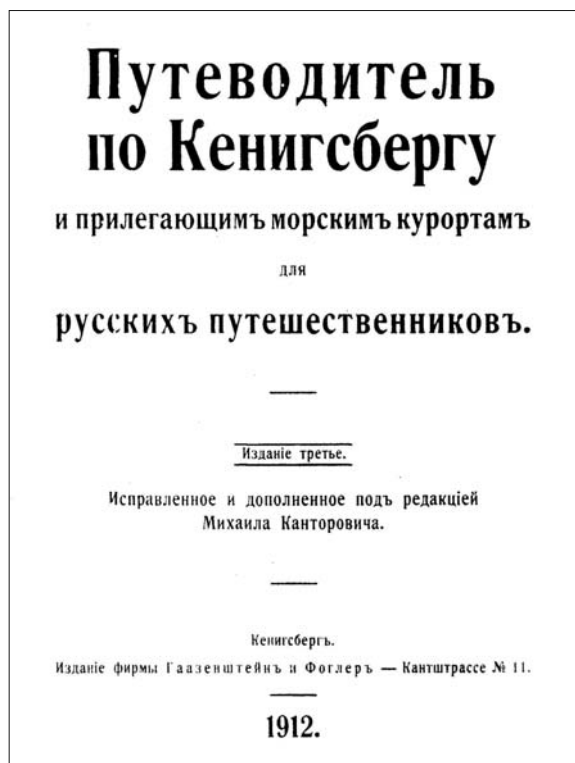


Рис. 2. Путеводитель по Кёнигсбергу и прилегающим морским курортам для русских путешественников. Ред. М. КАНТОРОВИЧ. Кёнигсберг, 1912.

<sup>13</sup> НЕМИРОВИЧ-ДАНЧЕНКО, В. *Op. cit.*, с. 16-19.

<sup>14</sup> *Ibid.*, с. 33.

<sup>15</sup> ВАСИЛЕНКО, С. *Воспоминания*. Москва, 1979, с. 332–333.

## Восточная Пруссия – мечта российских гастарбайтеров

Следующая ипостась Восточной Пруссии гораздо менее известна. Речь идет о российских подданных, массовым потоком хлынувших на заработки в самую восточную германскую провинцию на рубеже XIX–XX веков.

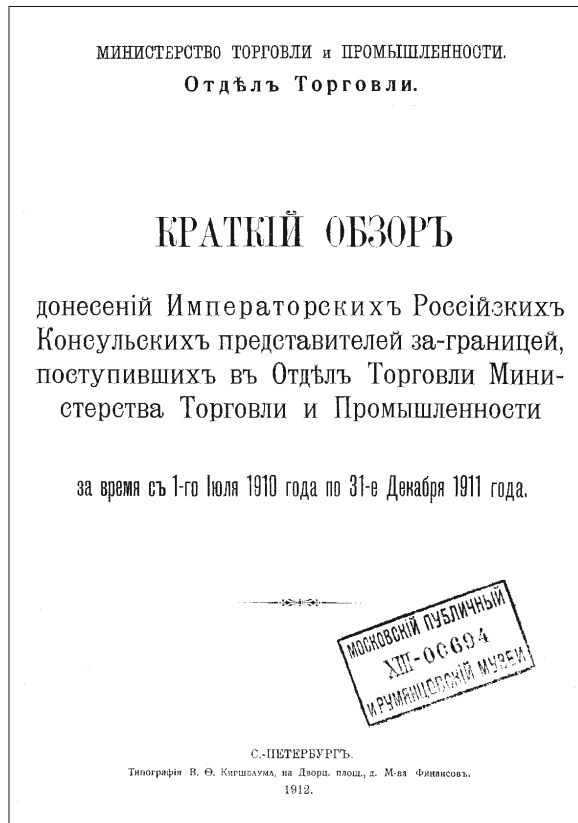


Рис. 3. Титульный лист «Краткого обзора донесений императорских российских консульских представителей за границей» (Санкт-Петербург, 1912)

ских дипломатов, из-за стремительного роста германской промышленности «немецкие деревни и усадьбы начали сильно чувствовать недостаток рабочих рук: всё молодое население ушло на фабрики», а «немецкому сельскому хозяйству угрожал полнейший крах», если бы

Численность прибывавших из России в Германию рабочих в начале XX в. достигла, по оценкам Министерства иностранных дел России, нескольких сотен тысяч человек (около полумиллиона пересечений границы в год)<sup>16</sup>, при этом на территории кёнигсбергского, мемельского и данцигского консульских округов трудились по найму около 70–80 тыс. российских подданных<sup>17</sup>. Это были в подавляющем большинстве польские крестьяне из Привислинского края (быв. Царства Польского), а также жители Литвы, Белоруссии, Украины и северо-западных губерний. Они были заняты на полевых работах, устройстве и ремонте мелиорационных систем, работали на кирпичных и иных заводах, строили железнодорожные пути и шоссе. Особенно много рабочей силы требовалось в окрестностях Кёнигсберга, на побережье Балтийского моря и в южных районах Восточной Пруссии, где «польский язык остался в употреблении и католическая религия имеет большое распространение»<sup>18</sup>.

Прусские власти, опасаясь «славянизации», даже запрещали выдачу разрешений выходцам из России для въезда на работу в Восточную Пруссию. Однако этот запрет был вскоре отменен. По донесениям рус-

<sup>16</sup> В[ЫВОДЦЕВ], А. Вопрос о русских сельскохозяйственных рабочих в Пруссии. In *Известия Министерства иностранных дел*. Кн. 1. Санкт-Петербург, 1913, с. 136.

<sup>17</sup> Переписка МИД с консульствами в Германии по поводу русских рабочих в Пруссии по найму, 1895–1901 гг. *Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ)*, ф. 568, оп. 1, д. 103, л. 2.

<sup>18</sup> Извлечение из записок русского консула в Кёнигсберге П. Мельникова о положении русских рабочих в Пруссии, 1896 г. *ГАРФ*, ф. 568, оп. 1, д. 104, л. 2–2об.

на место убывающего населения «с каждым годом всё больше и больше» не начали приезжать российские подданные, что стало «истинным спасением»<sup>19</sup>.

По сообщениям консула в Кёнигсберге Владимира Жуковского, его резиденцию буквально осаждали толпы соотечественников из числа рабочих, так что консулу приходилось выслушивать упреки от хозяев арендуемых под присутствие помещений «за грязь и шум», которые производят посетители, и не раз менять местоположение своей резиденции. Рабочие традиционно жаловались на неисполнение нанимателями контрактов, худое обращение и просили помочь вернуть удерживаемые хозяевами документы. При этом, по мнению консула, «большинство жалоб рабочих было совершенно не основательно», а значительное их количество «приходится водворять на родину, снабжая их проходными свидетельствами»<sup>20</sup>.

И все-таки, несмотря на недовольство и многочисленные жалобы, Восточная Пруссия вплоть до Первой мировой войны оставалась вожделенным местом приложения своих сил для десятков тысяч российских гастарбайтеров. Для них главным стимулом была относительно высокая плата за труд: до двух марок за 12–14-часовой рабочий день, что соответствовало примерно одному рублю, т. е. 25 руб. в месяц<sup>21</sup>. В России такую зарплату получали квалифицированные заводские рабочие, а разнорабочие – от пяти до десяти рублей в месяц.

### Кёнигсберг как образовательный центр для россиян

В течение всего XVIII и в начале XIX века Кёнигсбергский университет играл важную роль в российском просвещении. Ученые из Альбертины приняли самое деятельное участие в создании Петербургской Академии наук. Достаточно указать на тот малоизвестный факт, что из пяти первых ее президентов четверо обучались в Кёнигсберге!<sup>22</sup> Среди выпускников университета оказалось немало выдающихся россиян: академиков и профессоров Московского университета, губернаторов и сенаторов, известных полководцев и литераторов.

В XIX столетии роль Кёнигсберга как образовательного центра для русских людей постепенно снижается. Сама Альбертина отстает, занимая к началу XX в. только 16-е место по числу студентов среди 20 германских университетов. Так, в 1892–1893 учебном году в здесь обучалось 660 студентов, тогда как в Берлинском университете – 5040, Мюнхенском – 3380, Лейпцигском – 3307<sup>23</sup>. Россияне по-прежнему охотно едут учиться в Германию, среди иностранных студентов они занимают второе место после швейцарцев, но мало кто из них задерживается в Кёнигсберге<sup>24</sup>.

Ставший впоследствии известным славистом Измаил Срезневский (1812–1880) побывал в Кёнигсберге в 1839 г. во время своей заграничной научной командировки. Город, как замечает он в письме к матери, «состоит из канав, обставленных шкафами» и «гораздо меньше нежели Харьков». Университет, который собственно и был целью его поездки, молодой

<sup>19</sup> ОСТРОВСКИЙ, Д. К вопросу о русских сельских рабочих в Германии. In *Известия Министерства иностранных дел*. Кн. 6. Санкт-Петербург, 1912, с. 211.

<sup>20</sup> *Сводка отчетов миссий и консульств о консульской деятельности за 1907 год*. Санкт-Петербург, 1908, с. 25 26, 31, 33.

<sup>21</sup> *Ibid.*, с. 212.

<sup>22</sup> Герман Карл Кейзерлинг (1733), Иоганн Альбрехт Корф (1734–1740), Карл фон Бреверн (1740–1741), Кирилл Григорьевич Разумовский (1746–1798).

<sup>23</sup> ЧУМИКОВ, В. Современные немецкие университеты. *Журнал Министерства народного просвещения*, 1896, ч. 308, № 12, с. 305–306.

<sup>24</sup> Статистика германских университетов. *Вестник Европы*, 1885, т. 6, № 11, с. 339–340.



Рис. 4. Новое здание университета Альбертина. Открытка начала XX в.

ученый описывает следующими словами: «старые, дрянные дома, грязные, по крайней мере не чистые. На аудитории страх взглянуть; в уездном училище у нас во 100 раз лучше, даже в приходской школе лучше, потому что это – нечистые комнатки, уставленные грязными столами и скамьями, а кафедры, такие же гадкие, годились бы разве для Миргородской базарной торговли»<sup>25</sup>.

Другой известный славист и теоретик славянского единства Владимир Ламанский (1833–1914) остановился в Кёнигсберге в мае 1862 г. всего лишь на полтора дня в начале своего двухлетнего путешествия по европейским странам. В опубликованном в «Журнале Министерства народного просвещения» письме он описал свои впечатления о посещении лекций в Альбертине. Он с иронией описывает лекцию философа Розенкранца, которого ему рекомендовали как «лучшего профессора в Кёнигсбергском университете». Последний был одет в старую немецкую мантию, что «для постороннего наблюдателя было несколько забавно», и «свою отвлеченную речь часто услаждал самыми пошлыми и грязными остротами», которые «очень нравились слушателям». Ламанского поразило также и то, что лекция завершилась «пением известной патриотической немецкой песни, начинающейся вопросом: *Was ist der Deutschland Vaterland?*» В заключение своего отчета он замечает, что в Альбертину «поступают юноши из ближайших только местностей», а содержание университета стоит так дорого, что «едва ли Кёнигсбергский университет может надеяться на великую будущность»<sup>26</sup>.

Если судить по отчетам государственных стипендиатов, которые за счет Министерства народного просвещения уезжали на 2–3 года на обучение за границу и могли сами выбирать место своего обучения, а также менять его по собственному усмотрению, можно удостовериться, что ни один из стажеров в Кёнигсберге не обучался<sup>27</sup>. Альбертина, правда, сохраняла

<sup>25</sup> Путевые письма Измаила Ивановича Срезневского из славянских земель. 1839–1842, Петербург, 1895, с. 51.

<sup>26</sup> Извлечение из письма В. Ламанского. Журнал Министерства народного просвещения, 1862, ч. 116, № 10, с. 11–113.

<sup>27</sup> Извлечения из отчетов лиц, отправленных Министерством народного просвещения за границу для приготовления к профессорскому званию. Т. 1–7. Санкт-Петербург, 1863–1866.



некоторую привлекательность для обедневших выходцев из числа остзейского дворянства, для студентов из Царства Польского и Литвы. В общем, это был вариант получения высшего образования «эконом-класса». По донесению российского консула в Кёнигсберге Артемия Выводцева, в 1907 г. в здешнем университете обучалось всего 75 российских подданных. Для сравнения: в Париже в том же году обучалось 1434 русских студента, а в Дрездене – 1407<sup>28</sup>.

### Восточная Пруссия как перевалочный пункт для русских нигилистов

При существовавшем для советских историков тотальном запрете на изучение истории Восточной Пруссии до 1945 г. для одного сюжета было сделано исключение. Речь идет о теме «Ленинский маршрут газеты «Искра»», повествующей о нелегальной доставке революционной литературы из Европы в Россию. Ей были посвящены многочисленные публикации, на Историческом факультете Калининградского университета читался специальный курс лекций, а в Советске/Тильзите был даже создан музей этого профиля.

С 70-х гг. XIX века за Восточной Пруссией закрепилась слава схрона, убежища русских нигилистов. Здесь при посредничестве местных еврейских контрабандистов они нелегально переходили границу и укрывались от репрессий царских властей. Из дипломатической переписки видно, что розыск анархистов и революционеров был постоянной головной болью российских консулов в Кёнигсберге, которым, кстати, прусские власти помогали без особого энтузиазма<sup>29</sup>. Вообще, граница России с Восточной Пруссией, если верить многочисленным мемуарам, представляла собой настоящий проходной двор: здесь курсировали толпы контрабандистов, гастарбайтеров, революционеров всех мастей, дезертиров, эмигрантов, жаждущих попасть в Америку, и масса всякой другой публики. Нелегальным переходом границы занимался целый интернациональный коллектив из русских, поляков, литвинов, немцев при руководящей роли евреев, у которых чуть ли не на содержании находились прусские пограничники и таможенники, научившиеся не задавать лишних вопросов. В ходу был паспорт жителя приграничной зоны, который позволял беспрепятственно перемещаться через границу и находиться в соседнем государстве в 30-верстной зоне<sup>30</sup>.

В свете мемуарной литературы совсем не пафосно выглядит и приоритетный для советской историографии сюжет о транспортировке нелегальной литературы. Как известно, «Искра» и другие революционные издания, которые печатались в Германии, Франции, Швейцарии, Англии, сначала доставлялись в Восточную Пруссию, откуда контрабандным путем должны были переправляться в Россию. Однако похоже на то, что здесь их путь чаще всего и заканчивался. Во всяком случае, когда один проверяющий из ЦК РСДРП Марков в сентябре 1903 г. приехал в Восточную Пруссию с ревизией, он испытал шок и написал из

<sup>28</sup> *Сводка отчетов миссий и консульств о консульской деятельности за 1907 г.* Санкт-Петербург, 1908, с. 24.

<sup>29</sup> Когда в 1876 г. знаменитый революционер и теоретик анархизма П. Кропоткин бежал из Николаевского военного госпиталя и по поддельному паспорту выехал за границу, на его розыск в Восточную Пруссию (место его предполагаемого нахождения) был направлен чиновник особых поручений В. Смельский. В июле того же года в Кёнигсберге, Пиллау и других городах провинции при активном участии русского консула Вышемерского была развернута масштабная розыскная акция, которая, впрочем, не дала результатов. (См.: СМЕЛЬСКИЙ, В. Розыски П. А. Кропоткина в 1876 г. *Голос минувшего*, 1917, № 1, с. 84–90).

<sup>30</sup> Подробнее о жизни российско-прусской границы см. мемуары: ЛЮБАТОВИЧ, О. Далекое и недавнее. Былое, 1906, № 5, с. 208–247; № 6, с. 228–231, 244–245; БРЕЙТФУС, А. Мемельская переправа конца 90-х годов. Воспоминания. In *Историко-революционный сборник*. Т. 1. Москва, 1924, с. 170–176; МОРОЗОВ, Н. *Повести моей жизни*. Т. 1. Москва, 1961, с. 10–11, 16, 302–310, 391–393; Т. 2. Москва, 1961, с. 27.



Рис. 5. Вокзал в Эйдткунене. Открытка начала XX в.

пограничного городка Ширвиндт в редакцию «Искры», что у немецких товарищей социал-демократов (партнеров по контрабандному трансграничному бизнесу) он увидел подвалы, забитые тюками с нелегальной литературой, целые залежи тиражей «Искры», которые не доходят до русского пролетариата, а используются хозяевами вместо оберточной бумаги. И это при том, что за переправку были уплачены немалые деньги (20–30 рублей за пуд)<sup>31</sup>.

### Восточная Пруссия как экономический партнер

Нельзя не сказать и о роли Восточной Пруссии в торговле и экономических связях со своей восточной соседкой. Еще в XIX в. Германия стала основным экономическим партнером России: с начала 1870-х и вплоть до 1910-х годов она прочно занимала первое место среди зарубежных стран по объемам ввозимых в Россию товаров. При этом их суммарная стоимость за 40 лет (1870–1910) увеличилась почти в 3 раза со 159 до 450 млн. рублей. За этот же период стоимость российского экспорта в Германию возросла в 4,5 раза с 88 до 390 млн. рублей в год. Накануне Первой мировой войны на долю Германии приходилось более 40 % всего российского импорта и треть экспорта<sup>32</sup>.

Немало выгод от интенсивного двустороннего сотрудничества получала Восточная Пруссия. Кёнигсберг полусерьезно называли «русским портом»: три четверти его морского вывоза составляли товары российского происхождения. «Вследствие своего географического положения, – писал российский консул Фридрих Вышемерский в 1880 г., – Кёнигсберг уже с давних пор играет роль отпускного порта для северо-западного края и пограничных губерний,

<sup>31</sup> ЛЯДОВ, М. *Из жизни партии*. Москва, 1956, с. 69–70, 78–79, 118–119; ПЯТНИЦКИЙ, А. *Записки большевика*. Москва, 1956, с. 48–55, 62–67, 138–139; *Переписка В. И. Ленина и руководимых им учреждений РСДРП с партийными организациями. 1903–1905 гг.* Т. 1. Москва, 1974, с. 114–115.

<sup>32</sup> *Пересмотр торгового договора с Германией. Доклад VIII съезду предпринимателей промышленности и торговли*. Санкт-Петербург, 1914, с. 2–9; *Документы внешней политики СССР*. Т. 5. Москва, 1961, с. 745.



Рис. 6. Портовые сооружения Кёнигсберга. Первая половина XX в.

а в настоящее время вследствие соединения его железными дорогами с внутреннею Россиею район его влияния распространяется также на губернии малороссийские, юго-западные, а отчасти и южные». Консул также сообщал, что в последние годы благодаря «громадному размеру» двусторонней торговли в Кёнигсберге «предприняты значительные работы как для расширения товарных станций, так и для возведения новых портовых построек, в числе которых первое место занимает набережный вокзал (*Kai Bahnhof*), устроенный за городом для перегрузки товаров из судов в вагоны и обратно». Он подчеркивал, что экономическое благополучие столицы Восточной Пруссии во многом зависит от торговли со своим восточным соседом: «Неурожай в России – и все дела здесь почти прекращаются, как это и испытано в настоящем году, когда торговая деятельность здешнего порта упала до самых незначительных размеров»<sup>33</sup>.

Судя по донесениям российских консулов, самым главным предметом экспорта из России было зерно, преимущественно овес, подвоз которого в Восточную Пруссию в начале века превышал 500–600 тыс. тонн в год. По своему качеству оно было лучше германского, а часть его отправлялось дальше на Запад. Кёнигсберг стал важнейшим пунктом очистки, сортировки и отчасти переработки российского сельскохозяйственного сырья, прежде всего бобовых культур, а также льна, пеньки, жмыха, шкур, мяса и т. п. По железной дороге из России прибывали по 400–500 вагонов с грузами ежедневно: эти перевозки по взаимной договоренности оплачивались по внутреннему российскому тарифу, что существенно стимулировало торговый обмен<sup>34</sup>.

Второй по значимости статьёй российского экспорта в Восточную Пруссию была деловая древесина. Российский лес в огромных количествах (до миллиона кубометров в год) сплавлялся

<sup>33</sup> *Сборник сведений по департаменту торговли и мануфактур. Консульские донесения*. Т. 1. Санкт-Петербург, 1880, с. 92–94.

<sup>34</sup> *Консульские донесения*, 1889, № 63, с. 2–3; К вопросу о торговле русским зерном и семенами в Кёнигсберге (Из записки императорского российского консула в Кёнигсберге З. М. Поляновского). In *Торговые обычаи Кёнигсбергской биржи*. Санкт-Петербург, 1913, с. 53–65.

по рекам и перевозился по железной дороге<sup>35</sup>. Консул А. Выводцев, объясняя причины все возрастающего спроса на древесину, указывал на широкие масштабы строительных работ. Кёнигсберг, сообщал он, «застраивается громадными зданиями, так как все спешат сбывать и застраивать городские участки в ожидании сношения старых крепостных стен, о чем уже давно ведутся переговоры с военным ведомством»<sup>36</sup>. Еще более значимыми были поставки русского леса для северных районов Восточной Пруссии. Об этом свидетельствует донесение Мемельского консула Сергея Протопопова в 1914 г.: «Лесная промышленность Мемеля, как и Тильзита, существует исключительно за счет русского леса, привозимого, главным образом, в виде сырья, дающего материал местным деревообрабатывающим фабрикам и заводам. В 1910 г. в Мемеле и на пути к нему из Тильзита насчитывался 31 лесопильный завод. Среди ввозимых в Мемель лесных материалов наиболее важное значение имеет хвойный, главным образом, сосновый и отчасти еловый круглый лес. За последнее время быстро возрастает ввоз целлюлозного леса»<sup>37</sup>.

Для удобства перевозки грузов на пограничных станциях обеими странами были построены за свой счет специальные приспособления для перестановки вагонов с российской (более широкой) колеи на германскую. Согласно подписанным соглашениям перевозка переставленных российских вагонов должна была производиться прусской железной дорогой<sup>38</sup>.

С другой стороны, российские купцы охотно закупали в Восточной Пруссии племенной скот, элитные семена, сельхозинвентарь; владельцы местных судостроительных заводов с гордостью говорили, что половина царского флота была построена на верфях Восточной Пруссии. Неценима была роль Кёнигсберга как транзитного пункта для русского импорта – машин, оборудования, искусственных удобрений, соли. Отсюда ежегодно отправлялось в Россию до полумиллиона бочек сельдей<sup>39</sup>. В начале XX в. здесь были предприняты беспрецедентные меры по реконструкции и модернизации портовых сооружений и транспортной системы. Эта работа была завершена уже после войны. На берегах Преголи и в кёнигсбергских гаванях были построены мощные склады, зернохранилища, холодильники, оборудованные по последнему слову техники с удобными подъездными путями. В результате производственные мощности кёнигсбергского порта возросли в несколько раз<sup>40</sup>.

## Заключение

Обозревая период последних десятилетий существования Российской империи, можно с уверенностью сказать, что Восточная Пруссия занимала особое место в экономической и общественно-политической жизни России. Это место определялось прежде всего

<sup>35</sup> Лесной рынок в Кёнигсберге. In *Краткий обзор донесений императорских российских консульских представителей за границей за 1913 год*. Петроград, 1915, с. 73–74; Торговля осиновым лесом в Кёнигсберге. *Бюллетень Справочной части по внешней торговле*, 1912, № 4, с. 3; Положение лесного рынка в Кёнигсберге. *Бюллетень Справочной части по внешней торговле*, 1914, № 2, с. 15–16.

<sup>36</sup> ВЫВОДЦЕВ, А. Торговля Кёнигсберга в 1905 году. *Сборник консульских донесений*, 1906, № 6, с. 493–496.

<sup>37</sup> Краткий обзор донесений императорских российских консульских представителей за границей за 1914 год. Петроград, 1915, с. 68.

<sup>38</sup> *Соглашение о взаимном пользовании на условиях обмена бесперегрузочными товарными вагонами системы Брейдишпрехера*. Königsberg, 1912, с. 4–6.

<sup>39</sup> *Сборник консульских донесений*, 1906, № 6, с. 496.

<sup>40</sup> Техническое оборудование Кёнигсбергского порта. *Восточно-Европейский Земледелец*, 1926, № 2 (19), с. 5–6.

географическим положением пограничной немецкой провинции, которая выступала в качестве моста, перевалочного пункта между Россией и Германией, а также остальной Европой. Помимо интенсивных экономических связей, достигших своего апогея на рубеже XIX и XX в., она была воплощением другой цивилизации и стала для российских подданных, включая и преследуемых властями нигилистов, своего рода дверью на Запад, в иной мир – мир свободы, достоинства и прогресса. Первая мировая война, а затем и большевистская революция в России нанесли сокрушительный удар по этим, складывавшимся веками, отношениям.

#### Список использованных исследований

- КОСТЯШОВ, Юрий. Российские консульские учреждения в Восточной Пруссии в конце XIX – начале XX в. In *Калининградские архивы*. Вып. 2. Калининград, 2000, с. 80–89.
- ЛЕСКОВ, Андрей. *Жизнь Николая Лескова: по его личным, семейным и несемейным записям и памятям*. Москва, 1954.

## RYTŲ PRŪSIJA RUSIJOS EKONOMINĖJE, VISUOMENINĖJE IR KULTŪRINĖJE ERDVĖJE XIX A. ANTROJOJE PUSĖJE – XX A. PRADŽIOJE

**Jurij Kostiašov**

Baltijos federalinis Immanuelio Kanto universitetas, Kaliningradas, Rusija

#### S a n t r a u k a

Straipsnyje ieškoma atsakymų į klausimus, kokią vietą Rytų Prūsija užėmė Rusijos ekonominėje, politinėje ir kultūrinėje erdvėje ir kokie dėmenys sudarė Rytų Prūsijos vaizdinį palaikomą Rusijos viešojoje erdvėje nuo XIX a. vidurio iki Pirmojo pasaulinio karo. Šiuo laikotarpiu Rytų Prūsijos vietą ekonominiame ir visuomeniniame-politiniame Rusijos gyvenime lėmė pirmiausia šios Vokietijos provincijos geografinė padėtis, lėmusi jos galimybes vaidinti tilto ir perkrovimo punkto tarp Rusijos, Vokietijos ir likusios Europos vaidmenį.

Rytų Prūsijos traktuotėms Rusijoje dar nuo XVIII a. turėjo įtakos faktas, kad ši teritorija Rusijos keliautojams buvo pirmoji užsienio teritorija, sėkmingai atlikdavusi Europos ir Vakarų civilizacijos „vitrinos“ vaidmenį. Du šimtmečius ši teritorija keldavo Rusijos keliautojams susižavėjimą, tačiau XIX a. pab. tokio pobūdžio jos vertinimų gerokai sumažėjo. Pagrindine priežastimi laikytinas geležinkelis tarp Peterburgo ir Berlyno, kurį pastačius su Rytų Prūsija keliautojai dažniausiai susidurdavo Eitkūnuose (čia jie turėdavo persėsti į vagonus ant „vokiškų“, t. y. siauresnių, bėgių). Neatsitiktinai Eitkūnai tapo viena dažniausiai minimų Vokietijos vietovių Rusijos literatūroje. Iš ten Rytų Prūsija dažniausiai būdavo pravažiuojama greituoju traukiniu keliaujant iš Rusijos toliau į vakarus. Ilgėliau čia būdavo apsistojama dažnai jau grįžtant į Rusiją, kai Rytų Prūsiją buvo galima palyginti su kitais Europos kraštais, ir šiame kontekste ji ypatingo susižavėjimo nebekeldavo. Atvirkščiai, Rusijos keliautojų atsiliepimai apie Rytprūsius įgavo aiškiai kritinį pobūdį.

Daugiau nei abejingai apie Rytų Prūsiją savo dienoraščiuose, laiškuose ir atsiminimuose atsiliepė ir Rusijos turistai. Kranzo (dab. Zelenogradskas) ir kiti Sembos pusiasalio kurortai domino nebent neturtingesnę publiką – vidutinius dvarininkus, rašytojus, universitetų profesorius, artistus ir muzikantus. Karaliaučiaus universiteto (Albertinos), kaip Rusijos piliečių savišvietos centro, vaidmuo per XIX amžių irgi gerokai sumenko. Nepaisant to, kad XVIII a. ir XIX a. pr.

Karaliaučiaus universitetas Rusijos švietimo sistemoje turėjo didelę reikšmę, jo mokslininkai dalyvavo kuriant Peterburgo mokslų akademiją, XIX a. pab. Albertina jau bedomino tik Pabaltijo vokiečių dvarininkų palikuonis, studentus iš Lenkijos ir Lietuvos. Studijos Albertinoje buvo vertinamos kaip „ekonominės klasės“ studijos, ir šis universitetas studentų iš Rusijos skaičiumi XIX a. pab. jau gerokai atsiliko nuo kitų Europos universitetų.

Antra vertus, daug svarbesnį vaidmenį Rytų Prūsija ir Karaliaučius vaidino Rusijos ekonominėje erdvėje. Net  $\frac{3}{4}$  per Karaliaučiaus uostą jūros keliu išgabenamų prekių sudarė Rusijos imperijos prekės, pirmiausia grūdai ir kitos žemės ūkio žaliavos (ankštinės kultūros, linai, kanapių pluoštas, sėmenų išspaudos, odos, mėsa ir kt.), antroje vietoje – mediena, kuri dideliais kiekiais buvo tiek plukdoma upėmis, tiek gabinama geležinkeliu. Rusijos pirkliai pirkdavo Rytų Prūsijoje veislinius gyvulius, aukščiausios kokybės sėklas, žemės ūkio inventorių, o Rytų Prūsijos laivų statyklų savininkai didžiuodamiesi teigė, kad pusė Rusijos imperijos laivyno pastatyta šios Vokietijos provincijos laivų statyklose. Karaliaučius buvo vienas svarbiausių į Rusiją importuojamų mašinų, įrangos, dirbtinių trašų, druskos, silkės perkrovimo uostų.

Ekonomine prasme Rytų Prūsija vaidino svarbų vaidmenį Rusijoje ir kaip pagalbinių darbininkų įsidarbinimo vieta. Dėl pramonės vystymo vakariniuose Prūsijos regionuose Rytprūsiams XIX a. antrojoje pusėje patiriant didelę gyventojų emigraciją, darbo jėgos stokojantį žemės ūkį XIX–XX a. sandūroje „gelbėjo“ Rusijos imperijos valdiniai, kurių XX a. pr. Karaliaučiaus, Memelio ir Dancigo Rusijos konsulinėse apygardose buvo užregistruota apie 70–80 tūkst. Daugiausia tai buvo valstiečiai iš Pavyslio, Lietuvos, Baltarusijos, Ukrainos ir šiaurės vakarinių Rusijos gubernijų gyventojai, dirbę Rytų Prūsijos plytinėse ir kitose įmonėse, žemės ūkyje lauko darbus, statydami ir remontuodami melioracijos įrengimus, geležinkelio bėgius ir plentus.

Pasienio padėtis, kurią užėmė Rytų Prūsija Rusijos atžvilgiu, lėmė ir dar vienos šios provincijos funkcijos atsiradimą. Nuo XIX a. 8-ojo dešimtmečio įsitvirtino požiūris, kad tai esanti viena pagrindinių Rusijos imperijos pabėgėlių, dažniausiai nihilistų, bazė ir prieglobsčio vieta. Tarpininkaujant vietiniams žydų kontrabandininkams, jie nelegaliai kirsdavo sieną ir slapstydavosi Rytų Prūsijoje nuo Rusijos imperijos valdžios represijų.

Šie Rytų Prūsijos ir Rusijos santykiai, Rusijoje formavę atitinkamus Vokietijos provincijos vaizdinius, nutrūko kilus Pirmajam pasauliniam karui, o vėliau – bolševikinei revoliucijai.

## **EAST PRUSSIA IN RUSSIAN ECONOMIC, SOCIAL AND CULTURAL SPACE (SECOND HALF OF THE 19<sup>TH</sup> – EARLY 20<sup>TH</sup> C.)**

**Yuri Kostyashov**

Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad, Russia

### **S u m m a r y**

The article seeks to answer the question of what place East Prussia occupied in the economic, political, and cultural space of Russia and which dimensions made up the image of East Prussia maintained in the Russian public discourse from the mid-19<sup>th</sup> c. to World War I. During the said period, the place of East Prussia in the economic and social-political space of Russia was primarily determined by the geographical location of that German province which accounted for its ability

to play the role of a bridge and a transshipment point between Russia, Germany, and the rest of Europe.

Starting with the 18th c., the perceptions of East Prussia in Russia were affected by the fact that for Russian travellers it was the first foreign territory which successfully played the role of “the shop window” of European and Western civilization. For two centuries, Russian travellers admired it, however, by the end of the 19<sup>th</sup> c., the admiration abated. The principal reason must have been the railway between St. Petersburg and Berlin; after building it, travellers mainly faced East Prussia in Eydtkuhnen (where they had to change to the cars on “German”, i.e. narrower, rails). It is not accidentally that Eydtkuhnen was one of the most frequently mentioned German locations in Russian literature. From there, East Prussia was mainly passed by an express train travelling from Russia to the West. People used to stay in East Prussia for a longer time mainly on the way back to Russia, when they were able to compare East Prussia with other European countries, and in that context it was no longer that fascinating. On the contrary, the comments of Russian travellers on East Prussia acquired an undoubtedly critical character.

Russian tourists were more than indifferent to East Prussia in their diaries, letters, and memoirs. Kranz (the present Zelenogradsk) and other resorts on the Sambian Peninsula were of some interest only to poorer people, such as smaller landlords, authors, university professors, artists, and musicians. The attraction of Königsberg (Albertina) University as a centre of self-education of Russian citizens also significantly diminished over the 19<sup>th</sup> c. Despite a great role played by Königsberg University in the Russian educational system in the 18<sup>th</sup> and early 19<sup>th</sup> c. and the participation of its scientists in the establishment of St. Petersburg Academy of Sciences, at the end of the 19<sup>th</sup> c., Albertina was of interest merely to the descendants of Baltic German landlords or students from Poland and Lithuania. Studies at Albertina were considered to be of an “economy class” and significantly lagged behind other European universities by the number of students from Russia.

On the other hand, East Prussia and Königsberg played a far more significant role in the economic area of Russia. As many as  $\frac{3}{4}$  of the goods shipped via the port of Königsberg belonged to the Russian Empire, primarily grain and other agricultural commodities (pulses, flax, hemp, linseed cake, skins, meat, etc); the second place was taken by lumber which was transported in huge quantities both by rivers and railway. Russian merchants were buying pedigree cattle, high quality seeds, and farm equipment in East Prussia, while the owners of East Prussian shipyards were proud of the fact that half of the Russian Imperial Navy was built in that province of Germany. Königsberg was one of the principal transshipment ports of machinery, equipment, artificial fertilizers, salt, and herring imported by Russia.

From the economic viewpoint, East Prussia played an important role in Russia as the place of employment of auxiliary labour. Due to the industrial development of the western Prussian regions and large emigration from East Prussia in the second half of the 19<sup>th</sup> c., the shortage of labour in agriculture at the turn of the 20<sup>th</sup> c. was compensated by the subordinates of the Russian Empire; in the early 20<sup>th</sup> c., in Russian Consular Districts of Königsberg, Memel, and Danzig, about 70 to 80 000 of them were registered. Those were mainly peasants from the Vistula areas, Lithuania, Belarus, Ukraine, and north-western provinces of Russia who were employed in East Prussian brickyards and other enterprises, in agricultural field works, and in the building and repair of drainage facilities, railways, and roads.

The border position occupied by East Prussia with respect to Russia accounted for the emergence of another function of the province. Starting with the 70s of the 19<sup>th</sup> c., it was considered to

be a shelter for the refugees of the Russian Empire, mainly for nihilists. With the help of the local Jewish smugglers, they would illegally cross the border and hide in East Prussia from the repressions of the Government of the Russian Empire.

The said relations of East Prussia and Russia that had formed respective images of the German province in Russia were interrupted by World War I, and later by the Bolshevik revolution.