

О роли транспортной системы в развитии российского Дальнего Востока в дооктябрьский период

About the transport systems role in the development of Russian Far East

В данной статье выявляется роль транспортной системы в развитии Дальнего Востока в дореволюционный период его освоения. Автор представляет обзор становления региональной транспортной системы, совершая исторический экскурс в XVII – первую половину XIX в., но в основном рассматривает события второй половины XIX – начала XX в., когда началось активное транспортное освоение региона Россией. В статье проанализировано развитие транспортных связей на Дальнем Востоке и влияние этого процесса на колонизацию региона россиянами.



This article aimed to discover the role of transport system in the development of the Far East Region in the pre-Revolutionary period. The author offers to observe the beginning of regional transport system from the 17th century to the first part of the 19th century. Though the main point of the article is connected with the events of the second part of the 19th century and the beginning of the 20th century when the Russia took an active part in transport development of the Far East.

Давно уже подмечена связь между уровнем социально-экономического, да и общего культурного развития региона и степенью насыщенности его удобными и надежными путями сообщения. Ведь транспортная сеть – это своего рода кровеносная система экономики. Не является исключением и российский Дальний Восток, к активному освоению которого русские приступили во второй половине XIX в. Успех колонизации края всецело зависел от укрепления транспортных связей как внутри него, так и между ним и другими, давно уже обжитыми регионами страны. Постепенно сформировалась транспортная система Дальнего Востока, включавшая сеть путей сообщения и разнообразные средства доставки людей и грузов, пункты обработки последних (речные и морские порты, железнодорожные узлы). В хозяйственном отношении дальневосточная транспортная система не была однородной: здесь возникли как казенные, так и частные предприятия и акционерные компании.

Необходимо отметить, что в отношении формирования и совершенствования транспортной системы Дальний Восток объективно представлял собой один из наиболее проблемных регионов России. Ряд объективных по своей природе факторов оказывал отрицательное воздействие на решение транспортных задач. На-

пример, часто встречающаяся здесь заболоченность местности значительно увеличивала материальные затраты на проведение удобных и долговечных путей сообщения. Горные хребты, имеющие преимущественно меридиональное протяжение, препятствовали транспортному освоению края в первостепенном для России направлении – с запада на восток. Речная сеть Дальнего Востока, со своей стороны, оказывала важнейшее влияние на направление и состояние грунтовых дорог. Последним, в частности, серьезный ущерб наносили паводки на Амуре и его притоках; наводнения нередко приводили к покрытию дорог водой на $\frac{3}{4}$ сажени (около 1,5 м) выше полотна¹. Многолетняя практика и серьезные гидрографические исследования в итоге доказали, что все искусственные сооружения (мосты, трубы) и само полотно дорог на Дальнем Востоке следовало рассчитывать с запасом, чтобы избежать их разрушения во время наводнений, ведь особенность дальневосточных рек – большая скорость течения, возрастающая во время подъема воды².

Огромное влияние на транспортное строительство в крае оказывал и демографический фактор. В середине XIX в. на пространстве от Амура до Камчатки жило около 50 тыс. человек³. Дальний Восток был почти безлюдным краем. И это являлось проблемой для правительства, в том числе и в связи с транспортным освоением региона. Огромную величину расстояний усугубляла пустыньность территории – такова была реальность.

Отсутствие у аборигенов Дальнего Востока государственных институтов, примитивный быт и хозяйственный уклад местного населения обусловили и отсутствие в крае какой-либо действенной транспортной системы ко времени появления здесь русских людей. Между тем реки и речки, охотничьи и вьючные тропы вполне удовлетворяли потребности не только первобытных охотников и рыболовов, но и русских первопроходцев. Они широко использовали местные естественные пути (речные и морские) и практически не уделяли внимания устройству искусственной дорожной сети. Возможно, не так уж грешил против истины Н.В. Слюнин, отмечавший, что в течение долгого времени русские люди на Дальнем Востоке не делали самого главного: не прокладывали дорог, “все время чего-то искали, не имея прочной оседлости и напоминая местных кочевников”⁴.

Но уже в XVII в. была проложена вьючная тропа, которая связала Якутск (исходный пункт казачьих экспедиций) с опорным пунктом России на тихоокеанском побережье – портом Охотском. В следующем столетии тропа укатывается и превращается в тракт, в большой степени благодаря подготовке Камчатских

¹ Шер М.Л. Пути сообщения Приморской губернии. // Приморье, его природа и хозяйство. – Владивосток: Б.и., 1923. – С. 185.

² Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути / Сост. П.П. Чубинский. – СПб., 1913. – С. 43.

³ История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. – февраль 1917 г.) – М., 1991. – С. 223; Рыбаковский Л.Л. Население Дальнего Востока за 150 лет. – М., 1990. – С. 48.

⁴ Слюнин Н.В. Современное положение нашего Дальнего Востока. – СПб., 1908. – С. 5.

экспедиций; впрочем, этот тракт (по классическому определению – большая, естественным образом наезженная дорога) был почти непригоден для перевозки грузов.

Важный вклад в становление транспортной системы Дальнего Востока внесла Российско-Американская компания (РАК), которая была напрямую заинтересована в улучшении сообщения Сибири с тихоокеанским побережьем. В 30 – 40-е гг. XIX в. компания устроила 23 почтовые станции по Охотскому тракту и наладила этим более надежное сообщение¹. Однако Охотск скоро потерял свое значение главных морских ворот России на востоке, поскольку был расположен у крайне неудобного, открытого и мелководного рейда; базу флота перенесли в Петропавловск в 1849 г. Немало выгод таил в себе порт Аян, расположенный южнее Охотска. В окрестностях Аяна рос прекрасный лес, пригодный для судостроения. В 40-х гг. здесь появилась фактория РАК. Возник вопрос о прокладке нового тракта – от Якутска до Аяна.

Инициатором устройства новой дороги был генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьев, который возлагал большие надежды на установление сухопутной связи Охотско-Камчатского района с Сибирью через Аян и Якутск. Предложения Муравьева о строительстве Аянского тракта были утверждены правительством 2 декабря 1849 г.² Тракт устраивался на казенные средства. Протяженность его составляла 1186 км, число почтовых станций равнялось 38³. Но Аянский тракт, проложенный в труднодоступных малонаселенных районах, был далеко не самой удобной дорогой.

Тракт в основном обслуживал нужды РАК, его военно-административное значение после первых сплавов по Амуру значительно уменьшилось. Вот почему с продажей Русской Америки и ликвидацией РАК правительство не замедлило сократить транспортные расходы в этом пустынном краю. В 1867 г. Аянский тракт на участке от Аяна до Амгинской слободы был закрыт, почтовая контора в Аяне также была упразднена, а на оставшихся станциях до Якутска существенно сократили комплект лошадей⁴.

В середине XIX в. России принадлежало лишь несколько опорных пунктов на тихоокеанском побережье (Петропавловск-на-Камчатке, Охотск, Аян). Эти порты находились в труднодоступном районе Дальнего Востока, отличавшемся суровым климатом, и потому мало привлекательном в колонизационном отношении. Неизмеримо большим значением обладало Приамурье, потерянное Россией в 1689 г. Только в середине XIX в. возникли условия благоприятного для России решения Амурского вопроса (вопроса о территориальном размежевании и правах судоходства по Амуру).

¹ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. Исторические аспекты транспортного освоения региона. – Хабаровск, 1997. – С. 8.

² Кабанов П.И. Амурский вопрос. – Благовещенск, 1959. – С. 133.

³ Высоков М.С. Очерки истории связи на Дальнем Востоке (30-е гг. XVIII – начало XX в.). – Южно-Сахалинск: ИМГИГ, 1985. – С. 12.

⁴ РГИА ДВ. Ф.1. Оп. 1. Д. 125. Л. 12, 12 об.

Важнейшим импульсом к активизации российских правящих кругов в Амурском вопросе явилась деятельность генерал-губернатора Восточной Сибири Н.Н. Муравьева и морского офицера, впоследствии адмирала, Г.И. Невельского. Муравьев справедливо полагал, что залог процветания Сибири, уже не первое столетие принадлежавшей России, – в надежной и удобной связи ее с Тихим океаном. Со временем стало ясно, что такую связь лучше всего мог обеспечить амурский транзитный путь. Таким образом, решение Амурского вопроса в пользу России становилось важнейшей задачей генерал-губернатора. 29 января 1849 г. в столице был созван Особый комитет для обсуждения проблемы Амура, который принял решение о посылке очередной экспедиции к устью этой стратегически важной реки¹.

Направленный на Дальний Восток на транспорте “Байкал” Г.И. Невельской в 1849 г., проявив собственную инициативу, так как известие о решении комитета запоздало, возглавил экспедицию на Амур, в ходе которой открыл доступность амурского лимана для судоходства. Это существенно повышало интерес к великой дальневосточной реке. Проехав затем одним из первых по только что устроенному Аянскому тракту и воочию убедившись в трудности этого пути, Невельской утвердился в мысли о неоспоримой важности для России Амура. В августе 1850 г. в устье Амура при стечении инородцев и под ружейный салют он поднял русский флаг и основал пост Николаевск, объявив о присоединении этого края к России². Так на Дальнем Востоке появился еще один пункт, впоследствии порт, обладавший неоспоримым транспортным значением.

В 1854 г., в разгар Крымской войны, Н.Н. Муравьевым был организован первый сплав по Амуру. После долгого перерыва русские люди вновь прошли по этой могучей реке. В сложных условиях военного времени не приходилось рассчитывать на финансирование амурских сплавов из центра. Необходимая материальная база (сплавные средства, экипировка, провиант) была обеспечена ресурсами Восточно-Сибирского генерал-губернаторства. Кроме военных задач, решались и собственно транспортные проблемы перевозки людей и грузов при помощи сплавных средств и самоходного флота, ведь специально для этого похода был построен в Сретенске пароход “Аргунь”³.

В последующие годы осуществлялись новые сплавы людей и грузов по Амуру, началось переселение казаков из Забайкалья на Амур и Уссури. На левобережье Амура появились русские поселения: Иркутское, Богородское, Михайловское, Воскресенское и др. На долю пионеров Приамурского края выпало немало испы-

¹ Сергеев О.И. Казачество на русском Дальнем Востоке в XVII – XIX вв. – М., 1983. – С. 44.

² Невельской Г.И. Подвиги русских морских офицеров на Крайнем Востоке России. 1849 – 1855 гг. – М., 1947. – С. 121–122.

³ Ковальчук М. А. История транспорта Дальнего Востока (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 1. Технические и социально – правовые аспекты развития транспорта региона. – Хабаровск, 1997. – С. 43 – 44; Сергеев О.И. Казачество на русском Дальнем Востоке. – С. 51.

таний. Казаки с семьями спускались по Шилке, Амуру на баржах, а скот, инвентарь, семена доставлялись к местам переселения на плотях. Вверх по Уссури баржи шли на буксире пароходов, а плоты тянули бечевой. При перевозке был значительный падеж скота, семена доставлялись с задержкой, подмоченными или сгнившими¹.

Получив контроль над Амуром путем размещения в регионе военных сил, и сделав это так, что “порохом не пахло”, Россия своевременно решила задачу обеспечения безопасности собственных восточных рубежей; частичное подтверждение этому последовало в годы Крымской войны. Одновременно были созданы более благоприятные условия для транспортного освоения дальневосточного края.

Казаки в постах на левобережье Амура должны были, в том числе, предоставлять лодки для курьеров, оказывать необходимую помощь проходящим судам, заготавливать дрова для пароходов². Станицы основывались на одинаковом удалении друг от друга, обычно соответствовавшем общепринятому расстоянию между почтовыми станциями. До 1862 г., когда прекратили принудительное водворение казаков, на Амуре было основано 67 станиц, а на Уссури – 23 станицы с почти 17-тысячным населением³.

Другими важными опорными пунктами были военные посты. Поддержание между ними сообщения по водным и сухопутным коммуникациям являлось первостепенной задачей. В 1860 г. в наиболее удобных гаванях в акватории залива Петра Великого были основаны посты Владивосток и Новгородский. Спустя два года принимаются меры для обеспечения надежной связи данных постов с Уссури. С этой целью было устроено 4 поста по правому берегу р. Сунгачи, пост при оз. Ханка (пост Турий Рог) и 5 постов далее, до р. Суйфун, в нижнем течении доступной для судов с малой осадкой. Между этими постами и осуществлялась езда на почтовых лошадях, гоньба вменялась в обязанность военнослужащим⁴.

В 50–60-х гг. XIX в. на пересечении важнейших водных путей были основаны будущие города Дальнего Востока: Благовещенск – при слиянии Амура и Зеи, Хабаровск – Амура и Уссури, Николаевск – у амурского лимана; обладателем прекрасной глубоководной гавани на берегу Японского моря являлся Владивосток. Такое удачное расположение было залогом дальнейшего развития дальневосточных городов. В 1856 г. главный морской порт России на Тихом океане перебазировали из отдаленного Петро-

¹ Максимов А.Я. Уссурийский край. Заметки и очерки // Русский вестник. – 1888. – Т. 197. – № 8. – С. 260. Коровин А.Г. Очерк заселения Приморья // Приморье, его природа и хозяйство. – С. 157.

² Сергеев О.И. Казачество на русском Дальнем Востоке. – С. 53.

³ Целищев М.И. Колонизация [Дальнего Востока] // Экономика Дальнего Востока: Сборник / Под ред. Н.Н. Колосовского. – М.: Плановое хозяйство, 1926. – С. 314.

⁴ Предписание генерал-губернатора Восточной Сибири М.С. Корсакова командиру 3-го линейного батальона подполковнику Дьяченко об учреждении новых постов для установления регулярного сообщения между устьем р. Сунгачи и р. Суйфун (16 мая 1862 г.) // Владивосток. Сборник исторических документов. – Владивосток, 1960. – С. 20 – 21.

павловска, уязвимость которого со всей очевидностью проявилась в 1854 г., в Николаевск¹.

Задача закрепления Дальнего Востока за Россией ставила на повестку дня вопрос о развитии здесь сети путей сообщения. В первую очередь, речь идет о речных путях, требовавших наименьших затрат на свое обустройство. В последней трети XIX в. русское судоходство развивалось на Амуре, Зее, Бурее, Усури, Сунгаче, Ханке. Локальным значением обладал Суифун, его транспортная функция была особенно важна до прокладки первых грунтовых дорог на крайнем юге Приморья. Общая протяженность использовавшихся на юге Дальнего Востока речных путей превышала 4,5 тыс. км. Это, безусловно, немного, если учесть, что в Амурском бассейне судоходными и сплавными являлись свыше 13 тыс. км пути².

Основой транспортной сети Дальнего Востока стал, разумеется, Амур. Он имел стратегическое значение пути снабжения населения Амурской и Приморской областей, в первую очередь, регулярных и иррегулярных войск. Почти все грузы сплавливались из Забайкалья на плотках и деревянных баржах, что было самым дешевым способом транспортировки тяжестей в тех условиях, даже с учетом непроизводительных затрат, вызванных сложными условиями плавания. В 60-х гг. XIX в. по Амуру перевозили, в основном, людей, провиант, скот, строительные материалы. В среднем ежегодно сплавливалось 500–600 плотов³. Велико было число судовых рабочих: в 1860 г. в Амурской области, при населении не более 12 тыс. человек, их насчитывалось 3520, в 1863 г. – 3857⁴. Эти факты свидетельствуют о том, что речной транспорт играл важную роль в жизни населения Приамурья.

В конце 50-х гг. XIX в. по Амуру, между Николаевском и Сретенском, начали курсировать казенные пароходы; в пределах Амурской области в навигацию 1859 г., по данным, приводимым военным губернатором Буссе, совершали рейсы 4 парохода и 1 паровой катер; год спустя на Амуре действовало 8 паровых судов⁵. Из них 2 казенных и 1 частный пароход совершали постоянные рейсы между Николаевском и Благовещенском, а также Благовещенском и Сретенском. Частные суда принадлежали предпринимателю Де-Фризу (пароход “Адмирал Казакевич”) и “Амурской компании” (пароход “Граф Муравьев-Амурский”). Всего с июня по октябрь 1860 г., то есть спустя лишь 2 года после основания Амурской области, на пароходах было перевезено 716 пассажиров, направлявшихся вверх по Амуру, до Благовещенска и Сретенска⁶. В этом проявлялась особая роль самоходного флота. За следующие 3 года паровой флот на Амуре вырос вдвое; из 15

¹ Куртеев К.К. Экономическая роль Владивостока. Ч. 1. Владивосток как торговый порт – Владивосток, 1921. – С. 20.

² Целищев М.И. Экономические очерки Дальнего Востока. – Владивосток, 1925. – С. 121.

³ РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 11. Л. 27; Д. 26. Л. 25.

⁴ Там же.

⁵ Там же. Оп. 3. Д. 4. Л. 3, 3 об.; Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 1. – С. 44.

⁶ Подсчитано на основании: РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 3. Д. 4. Л. 9 – 17 об.

пароходов, курсировавших в Приамурье в 1863 г., 9 принадлежали государству, а 6 – частным лицам¹.

Разумеется, транспортная сеть региона не исчерпывалась речными путями, ведь нередко река существенно уклонялась от требуемого направления. Поэтому уже в первые годы освоения русскими людьми юга Дальнего Востока ими были предприняты шаги по сооружению начальной сети грунтовых путей. При формировании транспортной системы региона совершенно сознательно допускался проигрыш в качестве сооружаемой сети дорог, куда более важным был тогда выигрыш во времени, а значит и дешевизна дорожных проектов.

Неоспоримое административное значение приобрели почтовые тракты от Николаевска до Благовещенска и от Хабаровки до Владивостока с ветвью до залива Посьет. Движение по этим комбинированным магистральным путям, опиравшимся на речную систему края, возможно было лишь зимой, большей частью по льду рек. Сплошной колесный путь до Сретенска отсутствовал, почтовый тракт, имевший протяженность 1664 версты (1764 км), делился на колесный и вьючный². В начале 60-х гг. постоянные дороги (тележные тракты) были накатаны только от Благовещенска примерно на 70 км вверх по Амуру и на 200 км вниз по его течению³. Похожая картина наблюдалась и в Приморской области. Тракт от Хабаровки до Николаевска шел по льду Амура, лишь иногда дорога прокладывалась вне реки.

Со временем появилось постоянное притрактовое население, что играло немаловажную роль. На нижнем Амуре его составляли крестьяне, которые содержали большинство почтовых станций. Для крестьян почтовая гоньба являлась не тяжелой обязанностью, как для казаков и военнотружущих, а промыслом, важным подспорьем в хозяйстве, поэтому дело они вели более исправно. Крестьяне охотно участвовали в торгах, запрашивая нужные им на содержание почтовых лошадей казенные суммы, и получали стабильный заработок за перевозку пассажиров и клади.

Развитие сети грунтовых путей в Приморье характеризовалось следующими результатами. В 60-х гг. XIX в. протяженность колесных дорог, то есть грунтовых дорог разного назначения, не превышала здесь 290 км. Но нужно учесть, что важным звеном транспортной сети были тогда вьючные “тракты”, длина которых составляла 350 км. В 70-х гг. протяженность сети колесных путей возросла до 390 км. К концу 80-х гг. она уже превышала 900 км (здесь учтены и проселки)⁴. Таким образом, наиболее значительный прирост транспортной сети на юге Приморья наблюдался в

¹ РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 26. Л. 25.

² Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX – начале XX в. – Владивосток, 2000. – С. 33.

³ РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 11. Л. 12 об.

⁴ Подсчитано на основании: РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 31. Л. 15, 16 об.; Ф. 701. Оп. 1. Д. 105. Л. 14; Маршрут для цесаревича. Документы и материалы. – Владивосток: Приморская краевая организация Добровольного общества любителей книги, 2001. – С. 14, 16, 20.

80-е гг. XIX в. Объясняется это как наиболее интенсивным строительством путей военного назначения, так и активизацией крестьянской колонизации. Переселение крестьян морем привело к существенному росту сельского населения Южно-Уссурийского округа, что не замедлило сказаться на интенсификации здесь дорожного строительства¹.

В Приамурье, естественные условия которого также немало препятствовали дорожному делу, между многими населенными пунктами отсутствовали даже простейшие колесные дороги – проселки. С закрытием навигации до установления зимнего пути и весной, в распутицу, вдоль Амура существовало только вьючное движение. В середине 80-х гг. из 1764 км почтового тракта 952 км составляли вьючный и 812 км – колесный путь². Зимник, который прокладывался по Амуру, не мог удовлетворить всех транспортных потребностей, следует учесть и его сезонный характер. Как и в северных округах Приморской области, в отдаленные местности Приамурья в летнее время грузы можно было доставить только вьюком на оленях. В 80-х гг. XIX в. до зейских и ниманских приисков добирались с огромными трудностями. Тяжелое положение отчасти облегчали зимники.

Важным звеном формирующейся транспортной системы Дальнего Востока был морской транспорт. Осуществление связи как с административными, так и с коммерческими целями между прибрежными селениями и военными постами в Приморской области, а также с портами Японии и Китая, возлагалось на Сибирскую флотилию. Флота единственной в то время частной фирмы – РАК – едва хватало для обслуживания собственных промыслов. Всего за годы существования РАК на ее верфи в Охотске было построено 60 судов разных типов, компания располагала не только парусниками, но и пароходами³.

В середине 60-х гг. закладывается судостроительная база во Владивостоке, где были построены первые шхуны для частных лиц и собраны 2 бота⁴. Один из них поддерживал сообщение Владивостока с Суйфуном. Несмотря на усилия правительства, кардинально изменить ситуацию с русским каботажем на Дальнем Востоке до конца XIX в. так и не удалось. Коммерческий флот, оперировавший в дальневосточных водах, оставался малочисленным, а рейсы каботажных судов – крайне редкими. В середине 80-х гг. здесь насчитывалось 3 русских шхуны, 1 пароход (фирмы М.Г. Шевелева), 3 паровых баркаса и 20 барж⁵. Причина такой плачевной ситуации заключалась в общей экономической отсталости региона, зачаточном состоянии местной промышлен-

¹ РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 5716. Л. 5 об.

² Там же. Ф. 704. Оп. 1. Д. 181. Л. 63.

³ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 1. – С. 30.

⁴ Крушанов А.И. О развитии торгового мореплавания на русском Дальнем Востоке в последней четверти XIX – начале XX в. // Материалы по истории Владивостока. Кн. 1. 1860–1917 / АН СССР. Сиб. отд-ние. Дальневост. филиал; Редкол.: В.Г. Щербеньков (отв. ред.) и др. – Владивосток: Прим. кн. изд-во, 1960. – С. 46; Владивосток: Штрихи к портрету. – Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1985. – С. 20.

⁵ Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России. – С. 29.

ности в первую очередь. Следовало решать не столько проблему создания своего торгового флота для каботажных перевозок, сколько такую значимую, системообразующую задачу, как заселение края производительным населением. Только это могло развить конкуренцию и, в конечном итоге – каботаж, без административных неэффективных потуг правительства.

К началу 90-х гг. XIX в. транспортная система русского Дальнего Востока приобрела следующий вид: основной и важнейший ее компонент – водный транспорт, опиравшийся на морские трассы и речные пути, главными из которых в изучаемый период являлись Шилка, Амур, Зея, Уссури, Сунгача, Ханка, Суйфун; водный транспорт привлекал наибольшие капиталовложения и принимал на себя основные грузопотоки, был наиболее модернизированным; гужевого транспорт, из-за слабой насыщенности Приамурского генерал-губернаторства грунтовыми путями, играл подчиненную роль средства доставки людей и грузов к конечным пунктам, удаленным от водных магистралей. Особенностью гужевого транспорта было сезонное возрастание его значения, благодаря менее затруднительному (в сравнении с летним) движению по зимникам и, главное, отсутствию конкуренции со стороны судоходства. В сфере гужевых перевозок наиболее массовое выражение получила частная предприимчивость, так как почтовая гоньба и извоз были важными источниками дохода в крестьянском и казачьем хозяйстве.

В конце XIX в. отчетливо проявилась необходимость в кардинальном изменении транспортной политики России на ее восточных окраинах. Медленное развитие транспорта, недостаток путей сообщения вели к необычайной дороговизне, негативно отражаясь на жизни населения, сдерживая, в конечном счете, колонизацию Дальнего Востока.

С другой стороны, российскому правительству приходилось считаться с очевидным фактом перемещения центра международной политики в бассейн Тихого океана и укреплять здесь военные и экономические позиции империи. А постоянное сообщение западных, наиболее развитых регионов страны с тихоокеанским побережьем в тех условиях могла обеспечить лишь железнодорожная магистраль.

Становление железнодорожной сети региона (в данном случае мы должны иметь в виду не только территорию Приамурского генерал-губернаторства, но и Маньчжурию, на которую распространялось тогда влияние России) проходило в несколько этапов. На первом этапе, охватывающем 1887–1889 гг., верховная власть в лице императора Александра III поставила перед правительством задачу всестороннего изучения вопроса и выработки первых практических решений, связанных с организацией изыскательских работ на трассе Сибирской магистрали. Второй этап – 1890–1891 гг. – время принятия правительственных решений о строительстве железных дорог на Дальнем Востоке, определения условий их сооружения и источников финансирования строительства. На этом этапе южный участок Уссурийской линии (от

Владивостока до Графской) был отнесен к дорогам первой очереди, после чего весной 1891 г. началось его сооружение. На третьем этапе – 1891–1897 гг. – не только были завершены изыскательские работы на линии Уссурийской дороги и осуществлена ее постройка, но и внесены существенные коррективы в планы железнодорожного строительства на Дальнем Востоке. Были свернуты начатые в 1891 г. изыскания трассы Амурской железной дороги и определен начальный вид железнодорожной сети Дальнего Востока: КВЖД была призвана составить ее основу, опираясь одним плечом на Забайкальскую линию, а другим – на Уссурийскую. На этом этапе бухта Золотой Рог и расположенный в ней порт Владивосток соединились рельсовым путем с Амуром, что имело существенное значение для всего Дальнего Востока. Тогда же начались изыскания трассы будущей КВЖД. Четвертый этап – 1897–1903 гг. – охватывает время, когда была построена КВЖД, что привело к появлению сквозного железнодорожного сообщения между азиатской и европейской частями страны.

Устройство на Дальнем Востоке в конце XIX в. нового вида транспорта, наиболее современного и технологичного, представляло собой задачу необыкновенной сложности. Ее решение осложняли многие препятствия: отсталость местной инфраструктуры (зачаточное состояние промышленности и неразвитость транспорта), нехватка рабочих рук и капиталов, малая изученность природных условий региона.

Государство взяло в свои руки организацию строительства Транссибирской магистрали, изыскав для реализации этой цели гигантские средства. Но оно нуждалось в частных предпринимателях (купцах, чиновниках) как в экспертах, не желая сталкиваться с многочисленными практическими трудностями в осуществлении поставленной цели. Железнодорожные подряды, конечно, обогащали дельцов. Предприниматель Скидельский на Уссурийской железной дороге набрал подрядов на 2,5 млн. руб.¹ Развернув кирпичное производство, он строил мосты, мастерские, даже здание Управления дороги во Владивостоке. Железнодорожные подряды способствовали расширению предпринимательской деятельности Скидельского, имевшего интересы в горной, лесопильной и других отраслях. В результате Леонтий Скидельский стал одним из крупнейших капиталистов на Дальнем Востоке. Кроме Скидельского в начале 90-х гг. XIX в. кирпичными заводами (как правило, это были небольшие малозатратные производства с примитивной технологией) обзавелись такие подрядчики железнодорожного строительства, как Тифонтай, Кустер, Линдгольм². Транспортное строительство, развернутое в конце XIX в. государством, стало главным стимулятором предпринимательской активности на Дальнем Востоке.

Уссурийская магистраль, конечно, не могла в одночасье оку-

¹ Троицкая Н.А. Формирование и деятельность крупной буржуазии на русском Дальнем Востоке (1861 – 1904 гг.): Дис... канд. ист. наук. – Владивосток, 1989. – С. 67.

² Там же. – С. 88.

пить затраченные на ее сооружение капиталы. Но уже первый год эксплуатации Южно-Уссурийского участка магистрали (почти 400 км железнодорожного полотна устроили к 1895 г.) принес более 700 тыс. руб. выручки¹. Основные поступления давала, что вполне понятно, перевозка грузов. Но и пассажирское движение для удаленной окраины также было немалым: в 1895 г. железнодорожники перевезли 117663 пассажира². По мере развития строительных работ росли и доходы железной дороги. В 1897 г. (в год завершения строительства Уссурийской железной дороги) они впервые превысили 1 млн. руб.³ Грузопоток на железной дороге между Владивостоком и Хабаровском год от года возрастал, что свидетельствовало о важной роли нового вида транспорта в экономической жизни края.

В том же году началось строительство Китайско-Восточной железной дороги, ознаменовав очередной этап в становлении железнодорожной сети Дальнего Востока. Ведь КВЖД, проходя по китайской территории, была, тем не менее, составной и очень важной частью транспортной системы российского Дальнего Востока.

С сооружением железной дороги в Маньчжурии российское правительство спешило, пожалуй, еще больше, чем в случае с приморским звеном Транссиба. Этот лихорадочный темп строительных работ, продиктованный политическими мотивами, представлял собой одну из особенностей железнодорожного строительства на Дальнем Востоке. В апреле 1897 г. из России прибыли первые изыскательские партии, а в августе того же года официально приступили к строительству КВЖД. В 1901 г. дорога была сдана во временную эксплуатацию, а в 1903 г. по Транссибу было открыто полноценное движение от Тихого океана до Балтики.

Благодаря маньчжурскому звену Транссиба удалось активизировать переселение на Дальний Восток, то есть добиться прогресса в решении центральной проблемы восточной окраины империи. С вводом в строй КВЖД перевозка переселенцев морем была прекращена, проезд по железной дороге значительно экономил время и денежные средства. За 9 лет, начиная с 1903 г., железнодорожники доставили в Приморье 133209 человек, что более чем вдвое превысило количество перевезенных Доброфлотом и другими судоходными компаниями переселенцев за девятилетний период (с 1883 по 1901 г.)⁴. С открытием движения по КВЖД произошли заметные перемены в товарообмене России и Китая. В сравнении с предшествующим временем значительно вырос русский экспорт – с 9,3 млн. руб. в 1902 г. до 22,4 млн. руб.

¹ Отчет по временной эксплуатации Южно-Уссурийской железной дороги за 1895 г. – СПб.: Б.и., 1900. – С. 14.

² Там же.

³ Дальневосточная магистраль России. – Хабаровск: Частная коллекция, 1997. – С. 29.

⁴ Василенко Н.А. КВЖД и ее значение для экономического развития дальневосточного региона. // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма: Сб. науч. тр. / Под общ. ред. А.И. Крушанова. – Владивосток: ДВО АН СССР, 1989. – С. 124 – 125.

в 1903 г.¹ А основной предмет вывоза из Китая – чай – стали перевозить преимущественно через порт Дальний по железной дороге вместо караванного пути через Кяхту.

Сооружение Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорог стало важным стимулом транспортного строительства в дальневосточном регионе. Планы постройки за Байкалом железнодорожных линий вызвали перемены в отношении государственной власти к проблемам развития Дальнего Востока. Сооружая железные дороги, государство проявляло внимание ко всему комплексу транспортных проблем: от совершенствования речных путей сообщения и создания сети грунтовых дорог до развития портов и поощрения пароходных компаний с целью усиления коммерческого движения в дальневосточных водах.

Развернутые с 1896 г. на Амуре и других важных реках региона работы по улучшению условий судоходства способствовали активизации речных перевозок, стимулируя хозяйственное освоение Приамурья. Крупнейшими компаниями, занятыми перевозкой грузов в Амурском бассейне, наряду с “Товариществом Амурского пароходства”, стали новые фирмы – “Амурское общество пароходства и торговли” и “Общество КВЖД”.

С возникновением железнодорожного сообщения с Сибирью и Европейской Россией появилась возможность доставлять в западные регионы страны дальневосточные грузы. Одним из таких грузов была рыба ценных (лососевых) пород, которую в огромном количестве промышленяли в низовьях Амура. С подведением железнодорожного полотна к Амурскому водному пути – в 1900 г. завершилось строительство Забайкальской железной дороги – значительная часть выловленной на нижнем Амуре рыбы пошла на внутренний рынок, а не в Японию, как прежде. Из Николаевска эти грузы на частных пароходах доставлялись в Сретенск, а затем по рельсовому пути – в центральные районы России². Но и сами дальневосточные области являлись крупными потребителями рыбы. Например в 1898 г. в Амурскую и Забайкальскую области из Николаевска было вывезено речными пароходами около 138 тыс. пудов (2,2 тыс. т.) соленой кеты³.

В конце XIX в. произошел заметный сдвиг в развитии сети грунтовых путей на Дальнем Востоке. В первую очередь – благодаря строительству железных дорог. Им дальневосточники обязаны появлением такого феномена как “временки”. Эти временные дороги, служившие практически целям железнодорожного строительства, ничем не уступали уже проложенным колесным дорогам. На севере Уссурийского края железнодорожная “временка” вообще стала первым рукотворным путем, что подчеркивает ее особую цивилизаторскую роль. Чем дальше на север про-

¹ История Северо-Восточного Китая XVII – XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII – начало XX в.). – Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1987. – С. 294.

² Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. – С. 28.

³ Михайлов Г.П. Заселение рыбаками морского побережья Уссурийского края // Труды IV Хабаровского съезда, созванного приамурским генерал-губернатором Д.И. Субботичем. 1903. – Хабаровск: Б.и., 1903. – С. 11 – 12.

двигались строители железной дороги, тем сложнее становились условия работы: приходилось рубить просеки, устраивать дороги, осушать местность канавами. А без подъездных путей построить железную дорогу, линия которой по стратегическим соображениям удалялась от естественного пути – Уссури – не представлялось возможным.

Надо отметить, проектирование дорог далеко не всегда проходило наилучшим образом. Примером может служить Амурская колесная дорога, знаменитая “Амурская колесуха”. Сооружение дороги началось в 1898 г. и растянулось на долгие 12 лет. Так как дорога прокладывалась по низменности, насыщенной множеством рек, ее состояние оставляло желать лучшего. Мосты при разливах рек разрушались, полотно дороги размывалось. Кроме того, неудачно был осуществлен выбор направления пути. Ведь дорога не только должна была способствовать решению военных стратегических задач, но и могла помочь более активной колонизации Приамурья. “...Как показал опыт постройки ближайшего к Хабаровску участка Амурской колесной дороги... проектирование дорог одними только техническими силами не всегда способно обеспечить наилучший результат... Желательно чтобы дороги проводились через назначаемые для заселения участки...” – отмечал А.А. Кауфман, член Ученого комитета министерства земледелия и государственных имуществ, командированный в Приамурье в 1901 г.¹

В Приамурье почти все сельские дороги, что устраивали сами крестьяне, располагались в юго-западном углу Зейско-Буреинской низменности. Этот район Амурской области был самым густонаселенным. Во второй половине 90-х гг. XIX в. в 6 волостях – Томской, Ивановской, Бельской, Завитинской, Гильчинской и Амурско-Зейской имелось до 1600 км накатанных повозками путей (проселков) с 264 мостами и 7 переправами². Эти цифры свидетельствуют о существенном улучшении коммуникаций местного значения в Приамурье в конце XIX в., демонстрируя развитие дорожной сети не только в направлении строительства подъездных к железным дорогам путей.

На юге Приморской области в конце XIX – начале XX в. действовали Сучанский, Анучинский и Полтавский тракты общей протяженностью 332 км. Грунтовые дороги были проложены от Черниговки до Буссе (172 км), от бухты Ольги до Сучана (64 км). Активизация крестьянской колонизации вела к появлению дорог, направленных к новым населенным пунктам. Общая же длина почтовых путей в Приморской области в 1901 г. была равна 922 км, проселков – 790 км³.

Развитие сети железных и грунтовых дорог послужило важным импульсом хозяйственного освоения края. Так, в 1891 г., в начале строительства Уссурийской магистрали, крестьяне Южно-

¹ Цит. по: Кауфман А.А. Материалы по вопросу о колонизационной вместимости Приамурского края. – СПб., 1901. – С. 264.

² РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 610. Л. 84 об.

³ Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России. – С. 35.

Уссурийской округи перевезли на своих подводах 7760 т. грузов, что дало им валовой заработок в 110,5 тыс. руб.¹ Основное движение было сосредоточено между Владивостоком, Никольском-Уссурийским и Анучино.

Настоящим прорывом в хозяйственном освоении Приамурья стала постройка Амурской железной дороги. Строительство, начатое в 1908 г., было завершено в 1916 г., уже в обстановке войны с Германией. Появились благоприятные условия для притока населения в Амурскую область, и были существенно облегчены транспортные операции местным промышленникам и коммерсантам. Более интенсивно стали развиваться торговля и промышленность, в особенности угледобыча, так как сама дорога (протяженностью около 2 тыс. км) являлась крупным потребителем минерального топлива. Сплошное железнодорожное сообщение Дальнего Востока с Сибирью и Европейской Россией по российской территории стало реальностью.

Усиление железнодорожного компонента транспортной сети региона в начале XX в., разумеется, не исчерпывалось созданием Амурской магистрали. Это был наиболее крупный и заметный участок работы по развитию железнодорожной сети Дальнего Востока после русско-японской войны.

В 1906 г. началось строительство Сучанской железнодорожной ветки, примкнувшей к Уссурийской железной дороге около станции Угольной. Эта стройка имела большое экономическое значение, так как обеспечивала подъездной путь к Уссурийской линии для вывоза сучанского угля. Ветвь была построена на казенные средства распоряжением МПС. В 1907 г. дорога открылась для пассажирского и грузового движения и тогда же была передана в аренду «Обществу КВЖД»².

В 1908–1913 гг. между Владивостоком и Никольском-Уссурийским уложили второй путь, заменив легкие рельсы рельсами тяжелого типа. Накануне первой мировой войны инженер П.И. Джебелло-Сокко начал работы по сооружению тоннеля на перевале Кипарисово. Большое значение имело расширение площади станций Никольск-Уссурийский и Владивосток, увеличение площади складских помещений на Эгершельде и строительство сортировочной станции Первая Речка³. Эти мероприятия позволили снизить издержки при перевозке транзитных грузов и предложить клиентуре наиболее выгодные условия.

Рост населения и развитие хозяйственной жизни на юге Приморья вели к увеличению количества пассажиров и объема грузов частных отправителей. С 1 июля 1911 г. была начата пе-

¹ Обзор Приморской области за 1891 г. Приложение ко Всеподданнейшему отчету. – Владивосток, 1892. – С. 10.

² ГАХК. Ф. И-282. Оп. 1. Д. 8. Л. 1.

³ Гнатовская Е.Н. Эксплуатация Уссурийской железной дороги в составе КВЖД в 1906–1917 гг. // КВЖД и ее влияние на развитие политических, социально-экономических и культурных процессов в Северо-Восточной Азии. Международная научная конференция: тезисы докладов и сообщений. – Владивосток: ДВГУ, 1997. – С. 110.

ревозка пассажиров в пригородном сообщении Владивостока¹. В структуре грузооборота по Уссурийской магистрали первое место в 1913 г. принадлежало хлебным грузам (зерно и мука), второе – каменному углю, третье – древесине (лесные строительные материалы и дрова)². Характер перевозимых по дороге грузов говорил о пока еще очень слабом уровне развития местной обрабатывающей промышленности.

Темпы развития железнодорожного транспорта в Приамурском генерал-губернаторстве в конце XIX – начале XX в. были беспрецедентно высокими. Об этом говорят следующие факты. К концу 1913 г. вся сеть железных дорог России, без КВЖД, составляла 72472 км³. Здесь учтены как казенные, так и частные железные дороги. Примерно четверть российской железнодорожной сети составляли дороги с двойной колеей. На Дальнем Востоке с 1891 г. до конца 1913 г. было устроено около 1780 км рельсовых путей (без КВЖД) или 2,5% общероссийской сети железных дорог. Правда, второй путь был уложен только между станциями Владивосток и Никольск-Уссурийский (около 100 км). В том же 1913 г. на одну тысячу км² пространства в Приморской области, например, приходилось 1,7 км железнодорожного полотна, в то время как по России – 55 км⁴.

На первый взгляд, протяженность железнодорожных путей на Дальнем Востоке выглядит ничтожной. Но если принять во внимание другой аспект и соотнести протяженность железных дорог с количеством проживавшего на территории региона населения, то получится совсем другая картина: в 1913 г. на душу населения в Приамурском генерал-губернаторстве приходилось примерно 0,002 км (2 м) железнодорожного полотна. По России этот показатель был равен примерно 0,0004 км (0,4 м)⁵. Не стоит забывать и об относительной молодости дальневосточного железнодорожного транспорта, ведь в европейской части страны он начал бурно развиваться тогда, когда Приамурье и Приморье только включали в состав империи. Представленная картина не адекватна еще и потому, что в этот период КВЖД (1500 км) была интегрирована в транспортную систему русского Дальнего Востока и обслуживала далеко не одну лишь Маньчжурию. Поэтому долю дальневосточных железных дорог в общероссийской сети правомерно увеличить практически вдвое. Вместе с тем для верного восприятия реальности необходимо учитывать ту важнейшую цивилизаторскую задачу, которую решал железнодорожный транспорт в пионерном крае, а ее масштабы и значение нельзя измерить только километрами железнодорожного полотна.

Одним из наиболее актуальных для российского Дальнего

¹ Краткий отчет о коммерческой деятельности Уссурийской железной дороги с Сучанской ветвью за 1913 г. – Харбин, 1914. – С. 5.

² Там же. – С. 20–29.

³ Россия. 1913 год. Статистико-документальный справочник. – СПб., 1995. – С. 112.

⁴ Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение Дальнего Востока во второй половине XIX–начале XX в. – С. 120.

⁵ Подсчитано на основании: Россия. 1913 год. Статистико-документальный справочник. – СПб., 1995. – С. 16, 21, 112.

Востока оставался вопрос об устройстве подъездных грунтовых путей к речным и рельсовым магистралям, а также дорог, имевших колониальное значение. Ведь сеть грунтовых дорог развивалась до сих пор медленно, а средства на дорожное строительство выделялись скудные. Недостаток грунтовых дорог существенно сужал зону хозяйственного освоения Дальнего Востока.

Ситуация с местными колесными дорогами стала улучшаться благодаря активизации переселения на Дальний Восток. Это, в свою очередь, было вызвано проводимой с 1906 г. аграрной реформой. В Приморской области крупнейшим строителем дорог с 1907 г. стало местное переселенческое управление. Им до 1917 г. было произведено свыше 5,5 тыс. км изысканий дорог и построено более 2 тыс. км нового дорожного полотна¹. В Амурской области за 3 года (1906, 1907, 1908) выстроили почти 350 км переселенческих гужевых дорог². Здесь дороги прокладывались в следующих направлениях: 1) от Черняево к Зее, 2) по правому берегу Зеи, 3) по левому берегу Биры. Переселенческое ведомство внесло неоценимый вклад в развитие транспортной сети Дальнего Востока, в то время переселенческие дороги были лучшими проезжими дорогами края. Они способствовали колонизации необжитых пространств, хозяйственному освоению Приморья и Приамурья.

Особая ситуация сложилась на Камчатке и Сахалине. Здесь, на периферии Дальнего Востока, более остро стоял вопрос о путях сообщения в целом, и о грунтовых дорогах в частности. Камчатка была краем сплошного бездорожья. На полуострове к 1915 г. имелась лишь одна колесная дорога от Петропавловска до селения Завойкинского длиной около 30 км.

Вся сеть грунтовых дорог Сахалина в начале XX в. насчитывала около 250 км³. Требовалось построить мосты через реки Тымь и Александровку, а также отремонтировать и частью достроить тракт от Александровского до Рыковского. Открытым оставался вопрос о создании железнодорожных путей, торгового порта на севере острова и разветвленной сети грунтовых дорог. Колонизация Сахалина и его хозяйственное развитие в значительной степени сдерживались слабостью внутренних транспортных связей.

Транспортная система Дальнего Востока подверглась модернизации в начале XX в., что было вызвано бурным развитием науки и техники в ту эпоху. Речь идет о постепенно входивших в повседневную жизнь дальневосточников новых транспортных средствах – теплоходах, автомобилях, трамваях. Новаторами в развитии транспорта на Дальнем Востоке выступали, в основном, частные предприниматели, благодаря инициативе которых постепенно совершенствовался транспорт в регионе.

После русско-японской войны на Дальнем Востоке несколько

¹ Шер М.Л. Пути сообщения Приморской губернии и ближайшие их перспективы // Приморье, его природа и хозяйство. – С. 185.

² Приамурье. Факты, цифры, наблюдения. Приложение к отчету общеземской организации за 1908 г. – С. 220.

³ Дербер П.Я., Шер М.Л. Очерки хозяйственной жизни Дальнего Востока. – С. 65.

утратил былое значение водный транспорт, однако действие конъюнктурных факторов, таких, как строительство Амурской железной дороги, возрастание объемов добычи рыбы в Амурском и Охотско-Камчатском рыбопромысловых районах, обеспечило его на некоторое время усиленной работой. В результате торговый флот на Дальнем Востоке вырос как в количественном, так и в качественном отношении.

Самым уязвимым элементом транспортной системы Дальнего Востока, оформившейся к 1916 г., оставалась сеть грунтовых путей. Ее густота и состояние оставляли желать лучшего. Но не следует забывать, что на протяжении второй половины XIX в. и особенно в начале XX в. различными ведомствами была проведена колоссальная работа по созданию в крае сети грунтовых дорог, в результате удалось прийти от полного бездорожья к системе военных дорог, почтовых трактов и железнодорожных “временок”. Большим хозяйственным значением обладали накатанные тележным проездом проселки.

В целом, созданная на Дальнем Востоке транспортная система решала административные и хозяйственные задачи как в региональном, так и в государственном масштабе. Благодаря транспорту удалось, наконец, достичь целостности страны, что отвечало интересам национальной безопасности. Хозяйство Дальнего Востока, пусть и не в полной мере, было интегрировано в общероссийскую экономику, и это позитивно сказывалось на жизни населения далекой окраины.

