

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ИНСТИТУТ ИСТОРИИ, АРХЕОЛОГИИ И ЭТНОГРАФИИ
НАРОДОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

На правах рукописи

Илларионов Алексей Анатольевич

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА И ЧАСТНАЯ ИНИЦИАТИВА
КАК ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ
ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ
(вторая половина XIX – начало XX в.)

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук

Научный руководитель
доктор исторических наук , проф.
Л. И. Галлямова

Владивосток

2005

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
Глава 1. Формирование транспортной системы российского Дальнего Востока в 50 – 80-х гг. XIX в.	29
1.1. Исторические и природно-географические условия становления региональной транспортной системы	29
1.2. Транспортное освоение Дальнего Востока в планах и решениях правительства (50 – 80-е гг. XIX в.)	43
1.3. Роль частного предпринимательства в развитии транспорта на Дальнем Востоке в 50 – 80-х гг. XIX в.	72
Глава 2. Железнодорожное строительство – новый этап транспортного освоения российского Дальнего Востока (90-е гг. XIX в. – начало XX в.)	104
2.1. Железнодорожное строительство на Дальнем Востоке как стратегическая задача России	104
2.2. Участие государственной власти и частных предпринимателей в строительстве железных дорог на Дальнем Востоке (1891–1903 гг.)	119
2.3. Влияние железнодорожного строительства на развитие транспортной системы Дальнего Востока	152
Глава 3. Транспортная система Дальнего Востока России в 1904 – 1916 гг.	179
3.1. Дорожная сеть на Дальнем Востоке в начале XX века в планах и реальности	179
3.2. Развитие водного транспорта на Дальнем Востоке в 1904 – 1916 гг.	204
3.3. Модернизация транспортной системы Дальнего Востока в начале XX в.	226
Заключение	249
Список использованных источников и литературы	258

Введение

Актуальность темы диссертационного исследования определена новым подходом к изучению проблемы транспортного освоения дальневосточного края. Дальний Восток и сегодня представляет собой регион наиболее удаленный от культурных и промышленно развитых центров России, и задача его освоения по-прежнему зависит от того, насколько эффективно здесь решаются транспортные проблемы. А они имеют не одно лишь региональное, но и государственное значение, особенно в свете геополитического положения края, который граничит с ведущими странами АТР. Это положение диктует необходимость создания такой транспортной системы, которая обеспечит не только национальную безопасность и территориальную целостность России, но и создаст условия для полноценного сотрудничества нашей страны с ее дальневосточными соседями – КНР, КНДР, Республикой Корея, Японией.

Вместе с тем возможности государства не безграничны, и самостоятельно найти рациональные решения транспортных проблем на окраинах страны оно, как показывает опыт второй половины XIX – начала XX в., способно далеко не всегда. Именно поэтому привлечение частного капитала к транспортному освоению Дальнего Востока стало важным условием развития региона. Частное предпринимательство в современной России, пережив свое второе рождение, постепенно укрепляет позиции в разных областях государственной жизни (прежде всего в экономике), а транспорт как сфера приложения капитала сохраняет свою привлекательность. В связи с этим удельный вес частных компаний на рынке транспортных услуг постоянно увеличивается. С другой стороны, очевидно, что без вмешательства государства развитие этой ключевой и капиталоемкой отрасли народного хозяйства невозможно. Это тем более актуально для наименее освоенного с точки зрения существующей инфраструктуры (промышленность, транспорт, энергетика) и самого молодого из регионов современной России. Следовательно, дореволюционный опыт взаимодействия государственной власти и частного предпринимательства при формировании транспортной системы Дальнего Востока сего-

дня должен быть востребован. В связи с этим анализ воздействия государственной политики и частной инициативы на транспортное освоение Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX в., исследование форм взаимодействия государственной власти и частного предпринимательства и его результатов представляют сегодня практический интерес.

Отечественную историографию истории транспортного строительства на Дальнем Востоке в дооктябрьскую эпоху хронологически можно разделить на три периода. Досоветский период историографии охватывает два последних десятилетия XIX в. – первую четверть XX в. Второй период продолжался до начала 90-х гг. XX в., это время советской историографии. Наконец, 90-е гг. XX в. – начало XXI в. составляют современный период историографии проблемы.

В первый период историография представлена рядом интересных работ, среди которых есть довольно крупные, не утратившие научной ценности и сегодня. Таковыми следует признать очерки Н.П. Забугина, Б.К. Кукеля, М. Погенполя, Н.В. Слюнина, В.Е. Тимонова, А.П. Сильницкого, Н.П. Матвеева, П. Надина¹. В этих работах освещаются отдельные аспекты формирования транспортной системы русского Дальнего Востока, выявляются проблемы транспортного освоения края и в ряде случаев предлагаются варианты их наиболее оптимального решения. Заслуживают внимания очерки П. Надина и Н.В. Слюнина, как содержащие наиболее критические оценки правительственной транспортной политики на Дальнем Востоке. В некоторых очерках (например, Н.П. Забугина, В.Е. Тимонова) предпринимается попытка показать роль частного предпринимательства в развитии транспорта на Дальнем Востоке, авторами осознается необходимость поощрения частной инициативы в этой сфере. Большим значением на этапе первоначального накопления знаний по исследуемой теме обладал труд С.В. Саблера и И.В. Сосновского, посвященный истории строительства Транссибирской магистрали². Эти исследования в основном представляли собой попытки предварительного обобщения текущего материала.

Заслуживают внимания и работы, написанные высшими должностными лицами царской администрации на Дальнем Востоке (в частности, Д.И. Субботичем, П.Ф. Унтербергером)³. Эти труды оставляют впечатление компетентности авторов, знания ими транспортных проблем края и понимания важности их решения для развивавшегося русского Дальнего Востока.

Обширный фактический материал собран в капитальных трудах о Дальнем Востоке, характеризующих и оценивающих местные пути сообщения под определенным углом зрения. Например, с точки зрения обеспечения обороноспособности региона или перспектив его колонизации⁴.

Так происходило первоначальное накопление знаний в области истории дальневосточного транспорта. Нужно отметить, что в дореволюционной историографии затрагивались лишь отдельные аспекты проблемы. Авторами не ставились специальные задачи изучить влияние государства и частной инициативы на транспортное освоение Дальнего Востока, выяснить формы и результаты взаимодействия государственной власти и бизнеса в этой сфере и определить просчеты и достижения государственной транспортной политики на русском Дальнем Востоке в отдельные периоды его освоения. Написанные в дооктябрьский период работы не базировались на научной методологии, так как принадлежали перу не профессиональных историков, отличались описательностью и, зачастую излишней предвзятостью оценочных суждений. Главной заслугой дооктябрьской историографии следует признать постановку самой проблемы транспортного освоения как наиболее актуальной для Дальнего Востока, а также сбор и систематизацию фактических данных. Обобщенный досоветской историографией фактический материал до сих пор не утратил своего значения.

Влияние государственной политики и частной инициативы на транспортное освоение Дальнего Востока в дооктябрьскую эпоху не являлось предметом целенаправленного исторического исследования и во второй период отечественной историографии. Но уже с начала 20-х гг. XX в., с окончанием гражданской войны и интервенции на территории российского Дальнего

Востока, у исследователей вызвали немалый интерес экономические проблемы региона, в частности вопросы восстановления и развития его транспортной системы. И если первоначально речь шла о работах, рассматривавших дореволюционный этап развития дальневосточного транспорта с прежних позиций (таков обстоятельный труд К.К. Куртеева о Владивостокском порте, статьи и очерки Б.В. Каразина, А.Г. Коровина, М.Л. Шера, Г. Орленко, фундаментальная работа о КВЖД, составителем которой был Е.Х. Нилус)⁵, то уже с середины 20-х гг. осуществлялись попытки создать историко-экономические исследования на базе марксистской методологии (теории классовой борьбы) и, в частности ленинской концепции развития капитализма вширь и вглубь. Так, в 1925 г. была опубликована статья М.А. Кравца, где автором освещены этапы сооружения Уссурийской железнодорожной магистрали и рассказано об участии железнодорожников в революции 1905–1907 гг.⁶ Ретроспективный анализ дальневосточного транспорта содержится в очерках М.И. Целищева, В.С. Хорынского, А.А. Гвоздарева, А.Н. Лагутина⁷. Интересную проблему упрочения транспортных связей с наиболее удаленными областями Дальнего Востока и Восточной Сибири поднимает в своей статье М. Андриевский⁸. Несомненным научным значением обладают “Очерки хозяйственной жизни Дальнего Востока”, авторы которых обоснованно относили транспорт к ведущим отраслям региона⁹. Это комплексное исследование, основанное на обширном фактическом материале. Изучению отдельных аспектов транспортного освоения ДВК посвящены статьи, вошедшие в один из выпусков сборника “Производительные силы Дальнего Востока”¹⁰. Здесь содержится ретроспективный анализ мероприятий по улучшению судоходства в Амурском бассейне, осуществленных в начале XX в., выявляются особенности сооружения дорожной сети региона, приводятся данные о проникновении на Дальний Восток автомобильной техники в дооктябрьский период. Работы П. Чебышева и Н. Денисова, например, позволяют судить о мерах царского правительства по развитию транспортной системы Дальнего Востока. Здесь не только фигурируют интересные фактические

данные, но и выявляются обстоятельства, которые препятствовали транспортному освоению региона, что говорит об аналитическом характере данных работ.

Немалый научный интерес представляет труд Б.А. Романова, изданный в 1928 г.¹¹ Автор попытался более взвешенно, чем его предшественники, подойти к выявлению мотивов железнодорожного строительства, предпринятого Россией в Маньчжурии на рубеже XIX–XX вв., и показать сложную судьбу этого проекта как на стадии принятия решения о сооружении КВЖД, так и в процессе строительства.

Созданные в эти годы работы выгодно отличались от исследований прежних лет тем, что более объективно отражали процесс развития транспортной системы дальневосточного региона, в частности речь идет о более критическом взгляде на проводившуюся царским правительством транспортную политику. С другой стороны, достоинством историко-экономических очерков, написанных в 20-е гг., была их наименьшая, в сравнении с последующим временем, зависимость от идеологических штампов, что объяснялось реанимацией в эти годы либеральных тенденций в социально-экономической жизни страны, сфокусированных в новой экономической политике.

30–40-е гг. XX в. по вполне очевидным причинам не были отмечены серьезными исследованиями, в той или иной степени соприкасавшимися с проблемой участия самодержавного государства и частных предпринимателей в транспортном строительстве на дальневосточной окраине. Эпоха социалистической индустриализации, ожесточенной борьбы советского народа с фашистской агрессией и послевоенного восстановления народного хозяйства, а, самое главное – жесточайшего идеологического пресса сталинского режима – практически не оставляли шансов глубокому, взвешенному анализу дооктябрьского опыта социально-экономического развития дальневосточного региона. Своеобразным “лучом света” в историографии проблемы на закате сталинской эпохи стала небольшая работа А.В. Паталеева, в которой пред-

ставлена вполне адекватная картина сооружения Великой Сибирской магистрали, рассказано о строителях Амурской и Уссурийской железных дорог¹².

Новый этап в развитии советской исторической науки начался с середины 50-х гг. XX в. “Оттепель” позволила более объективно интерпретировать исторические события, хотя научные исследования по-прежнему должны были оставаться в рамках господствующей идеологии. Но ученым-историкам теперь предоставили более широкие возможности для работы в партийных и государственных архивах.

Крупным явлением в развитии исторической науки за Уралом стала работа над многотомной “Историей Сибири”, которая была издана в 60-е гг. Третий том этого фундаментального труда посвящен развитию Сибири и Дальнего Востока в эпоху капитализма, здесь приводятся интересные данные о транспортном освоении восточных окраин России, в том числе об извозном и иных промыслах населения¹³. Большое значение имело также решение о создании ДВНЦ АН СССР. Эти шаги стимулировали исследовательскую работу дальневосточных историков, расширилась тематика их работ. Хотя много внимания, как и прежде авторы уделяли положению рабочего класса (речников, железнодорожников) и его революционной борьбе, начали издаваться отдельные статьи и монографии по истории тех или иных отраслей дальневосточного транспорта. Следует выделить появившиеся в это время работы А.И. Крушанова, Б.С. Купцова, Б.С. Жигалова, В.Ф. Борзунова¹⁴. Последний внес особенно значительный вклад в разработку темы транспортного строительства в Сибири и на Дальнем Востоке во второй половине XIX – начале XX в.¹⁵

В 1970-е – начале 1980-х гг. продолжали издаваться интересные монографии о социально-экономическом развитии России в эпоху капитализма, развитии отдельных отраслей транспорта (труды И.М. Пушкаревой, А.М. Соловьевой, Д.В. Залужной)¹⁶, а также специальные исследования и тематические сборники статей как регионального, так и общесоюзного плана, посвященные проблемам транспортного освоения Дальнего Востока¹⁷. В них вы-

делялись и характеризовались основные этапы развития транспортной системы дальневосточного региона, большее внимание, чем прежде обращалось на роль частного капитала в становлении и развитии транспорта на Дальнем Востоке. Не обошел вопросы транспортного освоения Дальнего Востока и такой крупный исследователь края как А.И. Алексеев. В работах “Освоение русскими людьми Дальнего Востока и Русской Америки до конца XIX в.” и “Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.)”, последняя монография написана в соавторстве с Б. Н. Морозовым, приводятся хотя и разрозненные, но важные сведения о дальневосточном транспорте и частной инициативе как факторе его развития¹⁸.

Крупным достижением в изучении истории отечественной буржуазии XIX – начала XX в. стали труды Л.Е. Шепелева. В его работах, изданных в основном в 80-е гг., освещены особенности торгово-промышленной политики царской России, выявлена специфика взаимодействия развивавшегося предпринимательства с самодержавной властью¹⁹. Эти исследования позволяют сопоставить практику сотрудничества дальневосточной буржуазии и царской администрации с аналогичными процессами в центральных регионах страны, выявить особенные региональные черты такого взаимодействия. Проявляется интерес к истории дальневосточной буржуазии и у местных исследователей, что было обусловлено происходившими в СССР во второй половине 80-х гг. переменами в общественно-политической жизни, формированием в общественном сознании более взвешенного и позитивного отношения к частной инициативе и предпринимательству. Самым заметным явлением здесь следует признать диссертационное исследование Н.А. Троицкой, сделавшей первый крупный шаг в исследовании дальневосточной буржуазии эпохи активного капиталистического освоения региона²⁰.

Авторы изданных в конце советского периода работ рассматривают более объективно процесс формирования транспортной системы Дальнего Востока. Здесь можно выделить статьи Л.И. Галлямовой, М.А. Ковальчука, Н.А. Василенко, Н.А. Троицкой, вошедшие в сборник “Хозяйственное освоение рус-

ского Дальнего Востока в эпоху капитализма”²¹. Особо следует отметить обстоятельные работы Г.Н. Романовой, которая освещает в том числе и проблемы железнодорожного строительства, и В.П. Калиничева, книга которого посвящена Транссибирской магистрали²². Несомненно, важный вклад в изучение темы транспортного освоения региона внесли дальневосточные ученые – авторы фундаментального коллективного труда “История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма”²³. В отдельных главах этого комплексного исследования выявляется специфика транспортной политики царизма на Дальнем Востоке и роль частного капитала в транспортном освоении края.

Главная заслуга советских историков, изучавших проблему развития транспорта на Дальнем Востоке, заключается в том, что они поставили ее исследование на научную основу. С другой стороны, давление известных догм не позволяло ученым на этом этапе воссоздать объективную картину, беспристрастно оценив правительственную политику и действия частных предпринимателей в сфере укрепления транспортных связей в регионе в дооктябрьскую эпоху.

После 1991 г. начался современный период историографии проблемы. Этот этап в развитии отечественной исторической науки характеризуется снятием идеологических барьеров, переосмыслением как дооктябрьской истории России, так и истории Советского государства. Историки находятся в поиске новых научных подходов к изучению истории страны, стремятся к синтезу формационного подхода с иными теориями. В 90-е гг. XX в. и в начале XXI в. отмечен всплеск интереса к истории дальневосточного транспорта, в частности, к вопросу о транспортной политике царизма на восточных окраинах империи. Ведь в предыдущее время не было создано работ, содержащих непредвзятую оценку дореволюционного опыта транспортного освоения Дальнего Востока. Новые социально-экономические процессы, развитие предпринимательства, появление частных транспортных компаний и их работа на рынке транспортных услуг стимулируют интерес ученых к истории

транспорта. Следует учитывать и то немаловажное обстоятельство, что несмотря на все грандиозные транспортные проекты, осуществленные на Дальнем Востоке более чем за 100 лет (с конца XIX в.), для региона по-прежнему остается актуальной задача транспортного освоения, и это ощущает в своей повседневной жизни каждый дальневосточник.

Современный период отечественной историографии, несмотря на свою незначительную продолжительность в сравнении с предшествующим временем, отмечен рядом интересных работ, опубликованных в сборниках и журналах как регионального, так и общероссийского плана. В них затрагиваются отдельные аспекты проблемы. Стоит отметить публикации В.В. Сониной и Н.А. Перелоговой, А.А. Белякова, А.В. Лаврентьева, Ю.А. Щербакова, О.Н. Елютина²⁴. Важное значение для изучения проблемы транспортного освоения Приамурья имеют вышедшие в последние годы публикации Л.И. Галлямовой, С.В. Волегова, А.Б. Галузинского, В.Г. Берсенева²⁵.

На 90-е гг. XX в. пришлось столетние юбилеи начала строительства Транссибирской магистрали и, в частности, начала сооружения дальневосточных железных дорог – Уссурийской и Китайско-Восточной. Эти знаменательные события, конечно, стимулировали интерес исследователей к истории железнодорожного транспорта Дальнего Востока. В результате в 1997 г. был издан сборник тезисов докладов и сообщений международной научной конференции, посвященной КВЖД, в которых приводятся важные фактические данные о государственной транспортной политике на Дальнем Востоке в конце XIX в. В докладах Е.Н. Гнатовской, А.П. Деревянко, М.А. Ковальчука проанализирован опыт строительства и эксплуатации дальневосточных железных дорог в конце XIX – начале XX в.²⁶ Особо следует отметить представленные В.Ф. Зуевым материалы о перспективных проектах железнодорожного строительства на Дальнем Востоке в дооктябрьский период, показывающие, что местная буржуазия, как и капиталисты в Европейской России, принимала активное участие в изучении данного вопроса, предпринимала практические шаги в исследовании новых направлений железных дорог²⁷.

В 90-е гг. появилось несколько интересных монографий, посвященных истории железнодорожного строительства на Дальнем Востоке в досоветский период. В них нашли отражение факты, которые раньше замалчивались отечественными историками по очевидным причинам. История сооружения дальневосточных железных дорог показывается теперь более объективно, как история большого государственного дела, к которому были причастны не только рабочие, но и государственные деятели (от императоров до военных губернаторов), капиталисты-подрядчики и, конечно, инженеры путей сообщения и техники, руководившие постройкой, честно и профессионально выполнявшие свою работу²⁸. Заметным явлением в изучении истории КВЖД стала и недавно изданная монография Н.Е. Абловой²⁹

Несомненным значением для исследования проблемы обладают вышедшие в конце 90-х гг. комплексные, капитальные труды. Один из них – “История предпринимательства в России”³⁰ – позволяет проанализировать общероссийский опыт проявления частной инициативы в транспортном освоении страны во второй половине XIX – начале XX в., что в соответствии с принципом историзма имеет краеугольное значение при изучении истории дальневосточного транспорта в целом, и частного предпринимательства в этой сфере, в отдельности. Крупным событием в историографии истории транспортного освоения Дальнего Востока стало издание монографии М.А. Ковальчука “История транспорта Дальнего Востока (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.)”³¹. В этом комплексном исследовании автор определяет цели государственной транспортной политики на Дальнем Востоке, отмечая, например, осознанную правительством важность решения транспортных задач в регионе для сохранения территориальной целостности страны. В работе фигурирует богатый, скрупулезно подобранный фактический материал. При этом некоторые вопросы остались незатронутыми либо частично затронутыми исследователем. Например, роль частного предпринимательства в развитии транспорта в пионерном крае была довольно значительной и мно-

гоплановой, но в данной монографии речь идет в основном лишь о работе наиболее известных частных транспортных компаний.

В последнее время появились новые интересные работы, посвященные проблемам социально-экономического развития дальневосточных окраин России в дооктябрьский период. В них содержатся более взвешенные, чем прежде оценки роли государства и частного предпринимательства в хозяйственном, в том числе транспортном освоении Дальнего Востока. В качестве примера можно привести монографии Л.И. Галлямовой и А.В. Алепко³². Большой интерес для изучения поставленной проблемы представляет изданная в 2004 г. монография М.С. Высокова «История почты, телеграфа и радио на Дальнем Востоке России (40-е гг. XVII – начало XX в.)»³³. Ведь проблема становления и развития средств связи на русском Дальнем Востоке теснейшим образом связана с вопросами его транспортного освоения. В монографии, в частности представлена картина развития путей сообщения на Дальнем Востоке.

Несомненной ценностью обладает статья другого дальневосточного ученого, А.А. Пиотровича, в которой обобщен опыт железнодорожного строительства в регионе, выявлены закономерности развития железнодорожной сети Дальнего Востока, позволяющие сделать прогноз ее дальнейшего совершенствования³⁴. Из опубликованных в последнее время работ нужно отметить также доклады А.В. Алепко и Н.А. Васильевой, включенные в сборник «Миграционные процессы на Дальнем Востоке (с древнейших времен до начала XX в.)»³⁵. Здесь затрагиваются различные аспекты транспортного освоения региона в XIX – начале XX в., продемонстрированы, например, масштабность и комплексный характер мероприятий правительства в период сооружения Амурской железной дороги, которая задумывалась не только как военно-стратегическая магистраль, но и как крупнейшее культурное предприятие в Приамурье, нацеленное на развитие градостроительства и торгово-промышленной деятельности в этом крае.

Зарубежных исследователей традиционно интересовал достаточно узкий круг проблем истории русского Дальнего Востока. В основном это темы колонизации края и переселенческой политики царского правительства, международных отношений на Дальнем Востоке и внешней политики России в данном регионе. Под таким углом зрения написаны и те работы, в которых затрагивается транспортное освоение Дальнего Востока. Иностранные авторы, конечно, не могли проигнорировать столь крупное событие, как сооружение Транссибирской магистрали. Рассматривая проблему колонизации Сибири и Дальнего Востока, такие авторы как А. Биверидж, З. Вольпичелли, Дж. Линч, К. Басс, Д. Тредголд, А. Малоземов, Дж. Гибсон конечно отмечали факт строительства Транссибирской магистрали, оценивая его как грандиозное, великое предприятие³⁶. В работах иностранных авторов, некоторые из которых были очевидцами этого события³⁷, описаны темпы строительства и препятствия, с которыми сталкивались строители железнодорожного пути. Говоря о Транссибе, зарубежные исследователи обращали внимание прежде всего на внешнеполитическое, в особенности военное значение дороги, оставляя практически незамеченными социально-экономические процессы, вызванные великой стройкой. Но в трудах таких авторов как Дж. Линч, А. Биверидж, Г. Гиббонс было подчеркнуто, например позитивное влияние, оказанное строительством Транссибирской магистрали на переселенческое движение в Сибирь и на Дальний Восток³⁸. Слабое отражение истории транспорта Дальнего Востока в западной историографии следует признать результатом общей неразработанности за рубежом социально-экономической истории России, важное значение здесь имеет отсутствие необходимой источниковой базы.

Рассматривая зарубежную историографию проблемы правомерно выделить работы некоторых китайских историков. Проблема транспортного освоения российского Дальнего Востока нашла частичное отражение в исследованиях китайских авторов как один из аспектов истории российско-китайских экономических связей. Другой аспект проблемы, который законо-

мерно интересовал китайскую историографию – это история КВЖД и вопросы с ней связанные. Достойны упоминания такие работы, как “Краткий очерк об иммигрантах в провинции Хэйлунцзян” (авторы Ли Дэбин и Ши Фан), “История освоения провинции Хэйлунцзян ” (авторы Синь Пэйлинь, Чжан Фэнмин и Гао Сяоянь), “История русской эмиграции в Харбине” (авторы Ши Фан, Гао Лин, Лю Шуан)³⁹. Китайские историки рассматривали вопросы проникновения царской России в Северо-Восточный Китай, становления и развития русско-китайских торговых связей. Большое внимание уделено роли Китайско-Восточной железной дороги в освоении Маньчжурии. В частности, в изданном в 1987 г. “Кратком очерке об иммигрантах в провинции Хэйлунцзян”, КВЖД характеризуется не только как орудие агрессии царской России в Китае (такая оценка традиционна для китайской историографии), но и как очень важный фактор хозяйственного освоения Маньчжурии⁴⁰.

Подводя итоги историографического обзора, можно прийти к выводу, что проблема влияния государственной политики и частной инициативы на формирование и развитие транспортной системы Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX в. не имела в историографии самостоятельного значения, а отдельные ее аспекты рассматривались в общем контексте истории хозяйственного освоения региона и международных отношений в АТР. Специальных работ по теме диссертации в историографии не было.

Исходя из степени изученности проблемы определяется **цель** диссертационного исследования: изучение основных закономерностей и особенностей процесса формирования и развития транспортной системы Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX в. сквозь призму влияния и взаимодействия в этой сфере таких факторов как государственная политика и частное предпринимательство.

Конкретные задачи диссертации сводятся: 1) к систематизации фактического материала (в котором значителен удельный вес информации из архивных документов) по истории транспортного строительства на Дальнем Востоке в дооктябрьский период; 2) к выделению этапов развития региональной

транспортной системы; 3) к анализу мотивов участия государственной власти и частных предпринимателей в развитии транспортной системы Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX в.; то есть, с одной стороны, к определению актуальности транспортного освоения дальневосточного региона как государственной задачи и, с другой стороны, к выяснению привлекательности транспорта на Дальнем Востоке в изучаемый период как сферы приложения частного капитала; 4) к определению форм участия и сотрудничества государственной власти и бизнеса в развитии транспортной системы региона (к выявлению специфики подходов царского правительства к развитию путей сообщения и транспортных средств в пионерном крае, к анализу форм участия частного капитала в транспортном освоении Дальнего Востока и способов его взаимодействия в этой сфере с органами государственной власти); 5) к выявлению степени воздействия государственной политики и частнопредпринимательской инициативы на транспортную систему региона как на отдельных этапах ее развития, так и в целом; 6) к определению вклада отечественных и иностранных предпринимателей в развитие транспортных связей на Дальнем Востоке; 7) к выделению результатов развития транспортной системы региона под воздействием государственной политики и частной инициативы.

Решение указанных задач позволило воссоздать целостную картину развития транспортной системы российского Дальнего Востока, определив вклад в него государства и частных предпринимателей.

Объектом данного исследования является процесс становления и развития транспортной системы российского Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX в. **Предметом** исследования выступают государственная политика транспортного освоения Дальнего Востока и частное предпринимательство на транспорте в дальневосточном регионе в тот же период.

Хронологические рамки настоящей диссертации охватывают период второй половины XIX – начала XX в. (по 1916 г. включительно). Это позволяет проследить процесс формирования и развития транспортной системы

региона со времени вхождения Приамурья и Приморья в состав России и начала капиталистического освоения края до революционных потрясений в 1917 г. Они привели к ликвидации сложившихся отношений государственной власти с деловыми кругами в транспортной сфере, изменив правовые и экономические основы транспортного освоения Дальнего Востока. До середины XIX в. элементы транспортной инфраструктуры находились на Дальнем Востоке, можно сказать, в зачаточном состоянии. Практически отсутствовала сеть постоянных сухопутных дорог, имевшиеся на тихоокеанском побережье порты едва ли можно было называть таковыми в полном смысле этого слова. Спорадические рейсы морских судов Российско-Американской компании соответствовали потребностям сложившейся экономической структуры вяло осваивавшихся дальневосточных и североамериканских владений России. С 50-х гг. XIX в. начался новый этап транспортного освоения Дальнего Востока. Наряду с государственной властью в этом процессе все более заметную роль стала играть частная предприимчивость. С постройкой железных дорог окончательно оформился облик транспортной системы Дальнего Востока дореволюционной эпохи (в 1916 г. было закончено строительство Амурской железной дороги). К этому времени государству и частному капиталу удалось добиться очевидных успехов в транспортном освоении дальневосточного региона, от полного бездорожья прийти к транспортной системе, опиравшейся на сеть железных, грунтовых, водных путей и крупные транспортные узлы вроде Владивостока и Хабаровска. По сути, благодаря политике самодержавного государства и участию деловых кругов в дооктябрьский период были созданы те элементы транспортной системы, которые стали опорными для развития транспорта на Дальнем Востоке в последующее время. Таким образом, заявленные в теме диссертации хронологические рамки являются вполне обоснованными, позволяющими проанализировать дореволюционный опыт взаимодействия государства и бизнеса в транспортном строительстве на Дальнем Востоке.

Территориальные рамки исследования включают Дальний Восток России в границах, в основном соответствующих административному делению страны в рассматриваемый период. Первоначально дальневосточная территория находилась в составе Восточно-Сибирского генерал-губернаторства, но с 1884 г. было образовано Приамурское генерал-губернаторство, куда вошли Забайкальская, Амурская и Приморская области. Между тем, Забайкалье не вписывается в общую картину хозяйственного, в том числе транспортного освоения Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX в., так как Забайкальский край осваивался русскими непрерывно с XVII столетия. В результате, к середине XIX в. здесь была иной демографическая и общая экономическая ситуация. Поэтому автор посчитал необходимым вывести Забайкальскую область за территориальные рамки исследования. С 1906 г. Забайкалье присоединили к Иркутскому генерал-губернаторству, а в 1909 г. на базе Приморской области были образованы три отдельных административно-территориальных единицы: Камчатская, Приморская и Сахалинская области. Именно эта территория (Приамурье, Приморье, Охотско-Камчатский район и Сахалин) охвачена настоящим исследованием. Следует также заметить, что для создания адекватной картины развития региональной транспортной системы, в диссертации рассматриваются события, происходившие на территории, прилегающей к Дальнему Востоку, например в Забайкалье или Маньчжурии, транспортное освоение которых было тесно связано с решением аналогичных задач на территории российского Дальнего Востока.

В **методологическом** отношении исследование построено на формационной теории, которая принимает способ производства за исходный пункт осмысления истории, именно способом производства определяются иные сферы социальной жизни. Согласно формационному подходу экономическая структура общества представляет собой базис, на котором возвышается политическая и правовая надстройка. Для Дальнего Востока второй половины XIX – начала XX в. таким базисом были развивавшиеся буржуазные отношения, а надстройкой – самодержавный полицейско-бюрократический режим,

медленно эволюционировавший в направлении представительного конституционного правления и искавший союзников не только в дворянстве (атавизме былой, феодальной эпохи), но и в окрепшей в пореформенный период буржуазии.

В процессе изучения проблемы применялись различные теоретические и эмпирические методы: анализ, обобщение, аналогия, ранжирование, составление статистических таблиц. Основополагающее значение для исторического исследования (настоящая диссертация не является исключением) имеет принцип историзма, основанный на идее единства исторического процесса и предполагающий выведение последующих этапов развития из начальной фазы явления. При недостатке фактического материала историзм позволяет создать теоретическую модель, которая помогает охарактеризовать явление в его предшествующих фазах. Другим базовым принципом исследования стал принцип объективности.

Важное место в методологии диссертационного исследования занимает сравнительно-исторический метод, позволяющий сопоставить разные этапы развития одного и того же процесса в различные исторические моменты (в нашем случае речь идет о развитии транспортной системы Дальнего Востока на протяжении примерно 60 лет). Следует отметить также метод структурно-функционального анализа, предполагающий изучение объектов, составляющих систему, и направленный на исследование их строения и функционирования. В результате выделяются элементы, которые соотносятся с другими элементами и системой в целом, определяется действенность этих элементов. Данный метод позволил выяснить особенности строения и функционирования транспортной системы дальневосточного региона в рассматриваемую эпоху.

Источниковую базу диссертационного исследования составляет обширный комплекс опубликованных и неопубликованных источников, многие из них впервые вводятся в научный оборот. Используемые источники можно разделить на несколько категорий.

В первую очередь следует указать на такую категорию источников как законодательные акты. Большое значение имеют включенные в “Свод законов Российской империи” “Устав о земских повинностях”, “Устав путей сообщения” и “Устав торговый”⁴¹. В них характеризуется государственная политика в области транспортного освоения как страны в целом, так и восточных ее окраин в частности. В начале XX в. политический облик России изменился, и законодательство перестало быть исключительной прерогативой самодержавной власти. Привлечение общества к решению государственных задач способствовало проведению более взвешенной и ответственной политики, что демонстрировали законодательные акты того времени. Следует отметить утвержденные в установленном порядке Государственной думой законопроекты, например “Программу работ первой очереди по улучшению и развитию приморских торговых портов”⁴². Этот документ свидетельствует об активизации государственной политики транспортного освоения Дальнего Востока перед первой мировой войной.

Большую ценность представляет такая категория источников как контракты частных предпринимателей (или целых компаний) – подрядчиков казны – с государственными учреждениями. В этих документах раскрываются условия, на которых частный капитал сотрудничал с государством, выявляются мотивы сторон, формы взаимодействия частного предпринимательства с государственной властью в области транспортного освоения Дальнего Востока.

В диссертации использовались также нормативно-распорядительные документы (министерские циркуляры, распоряжения, предписания)⁴³. Они показывают, какие решения принимались чиновниками в сфере транспортного строительства на Дальнем Востоке, характеризуют цели и задачи этих решений.

Следующую группу источников составили материалы делопроизводства органов государственной власти, выявленные в фондах Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (РГИА ДВ), Государственного архива Хабаровского края (ГАХК) и научно-справочной библиотеки Государственного архива Приморского края (ГАПК). К документам делопроизводственного характера относятся: отчеты генерал-губернаторов, военных губернаторов; переписка по административно-хозяйственным и финансовым вопросам; протоколы и журналы комитетов, межведомственных комиссий и совещаний, различных съездов, созывавшихся местными властями. Эти источники характеризуют деятельность государственных структур в области развития транспортной системы пионерного края, а также взаимоотношения органов государственной власти с деловым сообществом. Особый интерес представляют журналы и протоколы межведомственных совещаний, в которых, как правило, принимали участие представители местной буржуазии⁴⁴. На этих совещаниях обсуждались разнообразные вопросы, связанные с активизацией транспортного освоения Дальнего Востока, выяснялись наиболее насущные транспортные потребности местной торговли и промышленности.

В делопроизводственной документации большой интерес представляет переписка местных государственных учреждений с центральными административными органами. В отношениях, докладах и докладных записках прослеживается забота как областных и краевых начальников, так и сановников, руководителей министерств и департаментов о развитии путей сообщения на Дальнем Востоке, активизации судоходства в прибрежных водах, обеспечении транспорта технически подготовленными кадрами. С другой стороны, делопроизводственная документация, которая является самой массовой категорией источников, использованных в диссертации, показывает как трудно и долго, порой годами, решались царской бюрократией важные для Дальнего Востока вопросы, какие препятствия объективного и субъективного плана стояли на пути транспортного освоения региона.

Несомненный интерес для исследователя дальневосточного транспорта представляют ежегодные отчеты о работе транспортных предприятий⁴⁵. Эти источники позволяют судить о прибыльности и эффективности дальневосточных транспортных компаний, выявить специфику их работы, просчеты и успехи менеджмента и т.д.

Немалый интерес для изучения частного предпринимательства на транспорте Дальнего Востока представляют ходатайства, поступавшие местному начальству от предпринимателей. В них высказывались разного рода предложения по улучшению существовавшего положения в сфере сухопутных, речных и морских перевозок, нацеленные на получение разрешения (концессии) заниматься соответствующим бизнесом. Некоторые из этих документов впервые вводятся в научный оборот.

Среди опубликованных документальных материалов нужно отметить ряд официальных документов, в которых нашли отражение события, представляющие несомненный интерес для настоящего диссертационного исследования⁴⁶. Другим ценным источником, в котором освещаются транспортные проблемы Дальнего Востока, является дореволюционная периодическая печать. В материалах, помещенных в газетах “Владивосток”, “Дальний Восток”, “Далекая окраина”, упоминаются интересные события транспортного строительства в дальневосточном крае, в частности, сооружения Уссурийской железной дороги.

В процессе работы над диссертацией использовались статистические источники, позволяющие составить представление о протяженности сети путей сообщения на Дальнем Востоке, ее динамике; количестве занятых на транспорте; грузообороте портов и сопоставить полученную картину с общероссийским положением⁴⁷. Большую роль в накоплении фактических данных для диссертационного исследования сыграли материалы Общеземской организации и Амурской экспедиции. Последняя действовала в Приамурье по распоряжению правительства в период строительства Амурской железнодорожной магистрали и всесторонне изучала Приамурский край⁴⁸. Названные

источники, отличаясь тщательно собранными и проверенными данными, содержат попытки анализа обобщенного материала. Это уже тогда позволяло выявить меры правительства, необходимые для активизации дорожного строительства, судоходства, развития других направлений транспортного освоения края.

В диссертации нашли отражение также сведения, приведенные в справочных изданиях и путеводителях⁴⁹. Вооружая исследователя обширным статистическим и фактическим материалом, они к тому же позволяют уточнить данные, которые приводят авторы в монографиях и статьях, посвященных истории транспорта Дальнего Востока.

Завершая характеристику источниковой базы по истории дальневосточного транспорта, следует отметить, что она продолжает расширяться. Так, в 2001 г. в свет вышел сборник документов “Маршрут для цесаревича. Документы и материалы”, подготовленный сотрудниками Российского государственного исторического архива Дальнего Востока⁵⁰. В нем на основе материалов одного из фондов указанного архива воспроизводится атмосфера крупного события не только в истории транспортного освоения Дальнего Востока, но и в истории региона вообще. Речь идет о визите на Дальний Восток в 1891г. наследника престола Николая Александровича и о приуроченной к этому событию закладке во Владивостоке Транссибирской магистрали. В документах, помещенных в сборнике, в частности описана сеть грунтовых путей на юге Уссурийского края, отмечены основные вехи дорожного строительства в 1870–1880-е гг.

В целом, источниковая база диссертации носит комплексный характер. Источники позволяют решить поставленные исследовательские задачи.

Научная новизна диссертации заключается в изучении темы, которая до настоящего времени не являлась предметом специального исследования. Данная работа представляет собой первое исследование, посвященное влиянию государственной политики и частного предпринимательства на развитие транспортной системы Дальнего Востока. В диссертации полностью охвачен

досоветский период транспортного освоения региона. Выявлены региональные особенности развития дальневосточного транспорта в сравнении с общероссийскими характеристиками. В процессе работы над диссертацией привлекался широкий круг источников, многие из которых вводятся в научный оборот впервые.

¹ Забугин Н.П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. – СПб., 1896; Кукель Б.К. Из истории присоединения Приамурского края // Исторический вестник. – 1896. – Т. 65. – Кн. 9. – С. 662–683; Погенполь М. Очерки возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-летия его существования. – СПб., 1903; Слюнин Н.В. Современное положение нашего Дальнего Востока. – СПб., 1908; Тимонов В.Е. Очерки главнейших водных путей Приамурского края. – СПб., 1897; Сильницкий А.П. Культурное влияние Уссурийской железной дороги на Южно-Уссурийский край. – Хабаровск, 1901; Матвеев Н.П. Краткий исторический очерк г. Владивостока. – Владивосток, 1910; Надин П. КВЖД. Исторический очерк. 1895–1903 гг. // Вестник Европы. – 1904. – Т. 6. – Кн. 12. – С. 593–620.

² Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. – СПб., 1903.

³ Субботич Д.И. Амурская дорога и наша политика на Дальнем Востоке. – СПб., 1908; Унтербергер П.Ф. Приморская область. 1856–1898 гг. – СПб., 1900; Унтербергер П.Ф. Приамурский край в 1906–1910 гг. // Записки Русского географического общества по отделению статистики. Т. 13. – СПб., 1912.

⁴ Дальний Восток. Т. 2. Пути сообщения. – СПб., 1911; Кауфман А.А. Материалы по вопросу о колонизационной вместимости Приамурского края. – СПб., 1901; Васильев С.А. Схема путей Дальнего Востока. – СПб., 1913.

⁵ Куртеев К.К. Экономическая роль Владивостока. Ч. 1. Владивосток как торговый порт. – Владивосток, 1921; Коровин А.Г. Очерк заселения Приморья // Приморье, его природа и хозяйство. – Владивосток, 1923. – С. 156–173; Каразин Б.В., Шейнин М.В. Владивостокский порт и основы его ближайшего развития // Приморье, его природа и хозяйство. – Владивосток, 1923. – С. 241–262; Шер М.Л. Пути сообщения Приморской губернии и ближайшие их перспективы // Приморье, его природа и хозяйство. – Владивосток, 1923. – С. 182–189; Орленко Г. Грузооборот Владивостокского торгового порта в прошлом и его перспективы в будущем // Экономическая жизнь Приморья. – 1924. – № 6–7. – С. 3–22; Китайско-Восточная железная дорога. Исторический обзор. Т. 1. 1896–1923 / Сост. Е.Х. Нилус. – Харбин, 1923.

⁶ Кравец М.А. Краткий обзор возникновения и развития Уссурийской железной дороги // Бюллетень Управления Уссурийской железной дороги. – № 121. – 10 декабря 1925.

⁷ Целищев М.И. Экономические очерки Дальнего Востока. – Владивосток, 1925; Хорынский В.С. Амурский водный транспорт // Экономическая жизнь Дальнего Востока. – 1924. – № 5. – С. 70–76; Гвоздарев А.А. Морской транспорт Дальнего Востока // Экономическая жизнь Приморья. – 1924. – № 10. – С. 1–14; Лагутин А.Н. Железнодорожный транспорт [Дальнего Востока] // Экономика Дальнего Востока. – М., 1926. – С. 89–95; Лагутин А.Н. Речные пути и водный транспорт [Дальнего Востока] // Экономика Дальнего Востока. – М., 1926. – С. 96–105; Лагутин А.Н. Шоссейные и грунтовые дороги [Дальнего Востока] // Экономика Дальнего Востока. – М., 1926. – С. 105–113.

⁸ Андриевский М. К вопросу о регулярном обслуживании Колымского и Ленского бассейнов // Экономическая жизнь Дальнего Востока. – 1924. – № 1. – С. 42–48.

⁹ Дербер П.Я., Шер М.Л. Очерки хозяйственной жизни Дальнего Востока. – М.–Л., 1927.

¹⁰ Денисов Н. К вопросу восстановления и постройки гужевых дорог ДВК // Производительные силы Дальнего Востока. Транспорт и строительство. – Хабаровск–Владивосток, 1927. – Вып. 7. – С. 9–16; Фогельман А. Механизация местного транспорта на Дальнем Востоке // Производительные силы Дальнего Востока. Транспорт и строительство. – Хабаровск–Владивосток, 1927. – Вып. 7. – С. 31–41; Чебышев П.П. Состояние и использование водных путей Амурского бассейна // Производительные силы Дальнего Востока. Транспорт и строительство. – Хабаровск–Владивосток, 1927. – Вып. 7. – С. 43–70.

¹¹ Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892–1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. – Л., 1928.

¹² Паталеев А.В. История строительства Великого Сибирского пути. – Хабаровск, 1951.

¹³ История Сибири. С древнейших времен до наших дней. Т. 3. Сибирь в эпоху капитализма. – Л., 1968.

¹⁴ Крушанов А.И. Октябрь на Дальнем Востоке. Ч. 1. – Владивосток, 1968; Крушанов А.И. О развитии торгового мореплавания на русском Дальнем Востоке в последней четверти XIX – начале XX в. // Материалы по истории Владивостока. Кн. I. 1860–1917. – Владивосток, 1960. – С. 46–57; Купцов Б.С. Железнодорожники Дальнего Востока в борьбе за Советскую власть // Дорога ведет к океану. – Хабаровск, 1968; Жигалов Б.С. Вопрос о строительстве Амурской железной дороги в дальневосточной политике царизма // Труды Томск. гос. ун-та. Т. 150. – Томск, 1961; Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции (По материалам строительства Транссибирской магистрали). – М., 1965.

¹⁵ Борзунов В.Ф. К вопросу об экономическом значении железных дорог Дальнего Востока // Вторая научная конференция по истории, археологии и этнографии Дальнего Востока. – Владивосток, 1960; Борзунов В.Ф. Проекты строительства Сибирской железнодорожной магистрали первой половины XIX в. как исторический источник // Труды АН СССР, Сибирское отделение. Серия историческая. Т. V. – Благовещенск, 1963. – С. 52–59; Борзунов В.Ф. Борьба пароходных компаний за перевозки пассажиров и грузов Сибирской магистрали в конце XIX в. // История, археология и этнография Дальнего Востока. Труды. Серия историческая. Т. VII. – Владивосток, 1967. – С. 73–81.

¹⁶ Пушкарева И.М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. – М., 1975; Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. – М., 1975; Залужная Д.В. Транссибирская магистраль. – М., 1980.

¹⁷ Ламин В.А. Ключи к двум океанам. – Хабаровск, 1981; Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860–1925 гг.). – Владивосток, 1979; Проскурякова А.Г. Этапы формирования и развития транспортной системы Дальнего Востока // Ретроспективный анализ экономики Дальнего Востока. – Владивосток, 1982. – С. 102–115.

¹⁸ Алексеев А.И. Освоение русскими людьми Дальнего Востока и Русской Америки до конца XIX в. – М., 1982; Алексеев А.И., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.). – М., 1989.

¹⁹ Шепелев Л.Е. Акционерные компании в России. – Л., 1973; Шепелев Л.Е. Царизм и буржуазия во второй половине XIX в. Проблемы торгово-промышленной политики. – Л., 1981; Шепелев Л.Е. Царизм и буржуазия в 1904–1914 гг. Проблемы торгово-промышленной политики. – Л., 1987.

²⁰ Троицкая Н.А. Формирование и деятельность крупной буржуазии на русском Дальнем Востоке (1861–1904 гг.): Дис. ... канд. ист. наук. – Владивосток, 1989.

²¹ Галлямова Л.И. Промышленное освоение юга Дальнего Востока во второй половине XIX в. // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. – Владивосток, 1989. – С.23–36; Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX в. // Хозяйственное освоение русского

Дальнего Востока в эпоху капитализма. – Владивосток, 1989. – С. 110–122; Василенко Н.А. КВЖД и ее значение для экономического развития дальневосточного региона // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. – Владивосток, 1989. – С.123–128; Троицкая Н.А. Участие буржуазии Европейской России в освоении Дальнего Востока в период домонополистического капитализма // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. – Владивосток, 1989. – С. 129–134.

²² Романова Г.Н. Экономические отношения России и Китая на Дальнем Востоке. XIX – начало XX в. – М., 1987; Калинин В.П. Великий Сибирский путь. – М., 1991.

²³ История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. – февраль 1917 г.). – М., 1991.

²⁴ Сонин В.В., Перелогова Н.А. Правовой статус КВЖД – первого совместного русско-китайского предприятия (1897–1923 гг.) // Современное государство и право: вопросы теории и истории. – Владивосток, 1992. – С. 192–200; Беляков А.А. Внутренние водные пути России в правительственной политике конца XIX – начала XX в. // Отечественная история. – 1995. – № 2. – С. 154–165; Лаврентьев А.В. Автомобильный транспорт на Дальнем Востоке России в 20–30-е гг. XX в. // Вестник ДВО РАН. – 2000. – № 2. – С. 70–81; Щербаков Ю.А. Вопросы транспортного освоения российского Дальнего Востока в конце XIX – начале XX в. // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. – Благовещенск, 2000. – Вып. 3. – С. 168–171; Елютин О.Н. “Золотой век” железнодорожного строительства в России и его последствия // Вопросы истории. – 2004. – № 2. – С. 47–57.

²⁵ Галлямова Л.И. Развитие судоходства в Амурском речном бассейне во второй половине XIX – начале XX в. // Съезд сведущих людей Дальнего Востока. Материалы науч.-практ. историко-краеведческой конференции, посв. 100-летию Хабаровского краеведческого музея. – Хабаровск, 1994. – С. 121–124; Галлямова Л.И. Обзор источников по истории амурского судоходства во второй половине XIX – начале XX в. // Четвертые Гродековские чтения. Материалы региональной науч.-практ. конференции “Приамурье в историко-культурном и естественно-научном контексте России”. – Хабаровск, 2004. – С. 83–88; Волегов С.В. О развитии дорожной сети в Приамурье в начале XX в. // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. – Благовещенск, 2000. – Вып. 3. – С. 172–175; Галузинский А.Б. 150 лет русского судоходства на Амуре // Четвертые Гродековские чтения. Материалы региональной науч.-практ. конференции “Приамурье в историко-культурном и естественно-научном контексте России”. – Хабаровск, 2004. – С. 88–90; Берсенев В.Г. Первые русские пароходы на Амуре во второй половине XIX в. // Четвертые Гродековские чтения. Материалы региональной науч.-практ. конференции “Приамурье в историко-культурном и естественно-научном контексте России”. – Хабаровск, 2004. – С. 90–95.

²⁶ 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, 1997. – С. 109–111; Деревянко А.П. Сооружение Уссурийской железной дороги (1891–1897 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, 1997. – С. 105–107; Ковальчук М.А. Структура управления и система хозяйствования на КВЖД (1903–1917) // КВЖД и ее влияние на развитие политических, социально-экономических и культурных процессов в Северо-Восточной Азии. Международная научная конференция: тезисы докладов и сообщений. – Владивосток, 1997. – С. 28–30.

²⁷ Зуев В.Ф. Несостоявшиеся железнодорожные проекты // КВЖД и ее влияние на развитие политических, социально-экономических и культурных процессов в Северо-Восточной Азии. Международная научная конференция: тезисы докладов и сообщений. – Владивосток, 1997. – С. 113–116.

- ²⁸ Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали (1891–1916 гг. – СПб. – Иркутск, 1995; Дальневосточная магистраль России. – Хабаровск, 1997.
- ²⁹ Аблова Н.Е. История КВЖД и российской эмиграции в Китае (первая половина XX в.). – Минск, 1999.
- ³⁰ История предпринимательства в России. Кн. 2. Вторая половина XIX – начало XX в. – М., 1999.
- ³¹ 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; Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. Исторические аспекты транспортного освоения региона. – Хабаровск, 1997.
- ³² Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX – начале XX в. – Владивосток, 2000; Алепко А.В. Зарубежный капитал и предпринимательство на Дальнем Востоке (конец XVIII в. – 1917 г.). – Хабаровск, 2001.
- ³³ Высоков М.С. История почты, телеграфа и радио на Дальнем Востоке России (40-е гг. XVII – начало XX в.). – Южно-Сахалинск, 2004.
- ³⁴ Пиотрович А.А. О цикличности развития сети железных дорог Дальнего Востока России и проблемах ресурсного обеспечения этого развития // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. – 2004. – № 1. – С. 125–131.
- ³⁵ Алепко А.В. “Проамериканская” политика Н.Н. Муравьева и вопрос освоения Приамурья в середине XIX в. // Миграционные процессы на Дальнем Востоке (с древнейших времен до начала XX в.): Материалы международной научной конференции (Благовещенск, 17–18 мая 2004 г.). – Благовещенск, 2004. – С. 7–11; Васильева Н.А. Строительство Амурской железной дороги и ее градообразующая роль // Миграционные процессы на Дальнем Востоке (с древнейших времен до начала XX в.): Материалы международной научной конференции (Благовещенск, 17–18 мая 2004 г.). – Благовещенск, 2004. – С. 63–67.
- ³⁶ Чернавская В.Н. Хозяйственное освоение юга русского Дальнего Востока эпохи капитализма в оценке англо-американских авторов // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. – Владивосток, 1989. – С. 146, 152.
- ³⁷ См., например: Крамер. Сибирь и значение Великого сибирского пути. – СПб., 1900.
- ³⁸ Чернавская В.Н. Хозяйственное освоение юга русского Дальнего Востока эпохи капитализма в оценке англо-американских авторов. – С. 147.
- ³⁹ Василенко Н.А. История российской эмиграции в освещении современной китайской историографии. – Владивосток, 2003. – С. 206–207.
- ⁴⁰ Василенко Н.А. История российской эмиграции в освещении современной китайской историографии. – С. 13; Дацышен В.Г. Современная китайская историография о значении КВЖД // Дальний Восток России – Северо-Восток Китая: исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества. – Хабаровск, 1998. – С. 13–15.
- ⁴¹ Свод законов Российской империи, издания 1857 года. Т. IV. Устав о земских повинностях. – СПб., 1857; Продолжение 1890 г. Свода законов Российской империи. Т. IV. Устав о земских повинностях. – СПб., 1890; Свод законов Российской империи, издания 1857 года. Т. XII. Устав путей сообщения. – СПб., 1857; Свод законов Российской империи, издания 1887 года. Т. XI. Ч. II. Устав торговый. – СПб., 1887.
- ⁴² Программа работ первой очереди по улучшению и развитию приморских торговых портов. Основные портовые сооружения, предполагаемые к устройству в ближайшее пятилетие. 1912 г. – СПб., 1912.
- ⁴³ См., например: Собрание узаконений, постановлений и других распоряжений по Морскому ведомству за 1871 г. – СПб., 1872.
- ⁴⁴ См., например: Протоколы междуведомственных совещаний с участием представителей торговли, промышленности, городских и общественных организаций Амурской области по вопросам, связанным с развитием транспорта грузов по рекам Амурского бас-

сейна в предположении осуществления мероприятий, намеченных Амурской экспедицией. Вып. VII. 17 и 22 ноября 1911 г. // ГАПК, научно-справочная библиотека.

⁴⁵ См., например: Отчет по временной эксплуатации Южно-Уссурийской железной дороги за 1895 г. – СПб., 1900.

⁴⁶ См., например: Союзный договор между Россией и Китаем (22 мая 1896 г.) // Русско-китайские отношения. 1689–1916 гг. Официальные документы. – М., 1958.

⁴⁷ Служащие на паровых и непаровых речных судах Европейской России и бассейнов рек Оби и Амура. По переписи 1901 г. – СПб.:1904; Сведения о подъездных путях к торговым портам в приморских городах на 1 января 1909 г. – СПб., 1909.

⁴⁸ Приамурье. Факты, цифры, наблюдения. Приложение к отчету общеземской организации за 1908 г. – М., 1909; Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. VIII. Материалы о положении и нуждах торговли и промышленности на Дальнем Востоке / Сост. А.Н. Митинский. – СПб., 1911; Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути / Сост. П.П. Чубинский. – СПб., 1913.

⁴⁹ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. – СПб., 1900; Павлюченко Ю.Н., Гундобин А.А., Турмов Г.П. Архитектура судов и кораблей. Краткий морской словарь. – Владивосток, 1992; Россия. 1913 год. Статистико-документальный справочник. – СПб., 1995; Приморский край: Краткий энциклопедический справочник. – Владивосток, 1997.

⁵⁰ Маршрут для цесаревича. Документы и материалы. – Владивосток, 2001.

Глава 1.

Формирование транспортной системы российского Дальнего Востока в 50 – 80-х гг. XIX в.

1.1. Исторические и природно-географические условия становления региональной транспортной системы

На формирование и функционирование транспортной системы Дальнего Востока оказал влияние целый ряд факторов. К ним относятся особенности рельефа, речной сети и морей, омывающих Дальний Восток, его климатические условия – другими словами, географическая специфика; социально-экономическое положение страны; демографическая ситуация на Дальнем Востоке на стадии его вхождения в состав Российской империи; наконец, геополитическое положение региона. Все эти объективные факторы необходимо учитывать, чтобы, воссоздав все многообразие исторической реальности, понять особенности развития транспорта на русском Дальнем Востоке.

Естественными рубежами русского Дальнего Востока, по которым и проводились в основном государственная и внутренние административные границы, являются Становой хребет, р. Амур, от слияния Шилки и Аргуни до устья, левый приток Амура – Уссури, тихоокеанское побережье от Чукотки до Корейского полуострова и островные территории, ограниченные Курильскими островами. Собственно, наиболее крупные из этих природных объектов – труднодоступный горный хребет, великая река и огромной протяженности океанское побережье, изрезанное бухтами и заливами – во многом определили характер и специфику формирования транспортной системы дальневосточного региона.

Если горные хребты делают многие районы дальневосточного региона труднодоступными, являясь естественным препятствием для передвижения людей и грузов, то значение другой региональной особенности, именно разветвленной речной сети, в основном, противоположно. В этом смысле Дальний Восток не уступает Восточно-Европейской равнине или Сибири, транспортные системы которых изначально базировались на речной сети.

Основной речной сети русского Дальнего Востока является система Амура – реки, которая входит в число наиболее крупных водных артерий России. Образованный слиянием Шилки и Аргуни, Амур несет свои воды на восток – к Татарскому проливу. Длина реки составляет 4366 км¹. Ширина русла колеблется в пределах нескольких сотен метров, не считая островов и протоков. В низовьях русло значительно расширяется, постепенно переходя в лиман. Особого внимания в свете изучения истории речного судоходства заслуживает вопрос о глубинах Амура. Они отличаются большой неравномерностью: если на нижнем Амуре попадаются места глубиной в несколько десятков метров, а минимальные глубины здесь не менее 3,6 м, то выше по течению в отдельные периоды глубина Амура может не достигать и 1 м². Периодические колебания уровня Охотского моря существенно сказываются на судоходности и без того мелкого Амурского лимана. Ветры, дующие с севера, нагоняют в лиман много воды, которая даже покрывает низкие берега; южные ветры способны понижать уровень воды в лимане настолько, что суда не могут в него заходить³. Вообще, для Амурского бассейна характерно изменение глубин в широких пределах в течение навигации, что ведет к затруднению судоходства на многочисленных перекатах. Так на Амуре называли всякие мелкие участки русла, препятствующие плаванию в мелководье. Для рек Амурского бассейна наиболее характерны перекаты-россыпи в песчаных или мелкогалечных грунтах со значительной длиной мелей. Их перемещение, а стало быть и изменение фарватера, находится в прямой зависимости от ряда факторов, например скорости течения, качества грунта⁴.

Из притоков Амура самыми значительными являются Зея (1208 км), Селенджан (647 км), Бурея (713 км), Амгунь (1005 км) – левые; Сунгари (1870 км) и Уссури (885 км) – правые⁵. Некоторые из них (Зея, Бурея, Сунгари, Уссури) имеют серьезное судоходное значение, существенно облегчая доступ в районы, расположенные к северу и югу от главной водной магистрали.

Нередко продолжительная часть навигации – до 3-х месяцев – бывает здесь для судоходства потеряна из-за маловодья (обычно в первой половине

лета)⁶. Особенно это характерно для верхнего течения Амура. Длительность навигации на Амуре составляет 150 – 160 дней для северных широт и 170 – 180 дней – для южных; вскрывается река обычно в начале мая, а покрытие льдом происходит медленно, как правило, в первых числах ноября⁷.

Реки, текущие в Охотское море – Уда, Улья, Охота, Пенжина – отличаются режимом с более выраженным весенним половодьем и замерзаемостью на более продолжительное время. Подобные условия отличают и р. Маю. Эти реки, в частности Мая и Улья сыграли историческую роль в соединении Сибири с побережьем Тихого океана⁸.

Протяженное океанское побережье следует признать одним из важнейших факторов, открывавших замечательные перспективы транспортного освоения Дальнего Востока. Здесь немало удобных для стоянки судов бухт и заливов. Особенно богато ими побережье Японского моря. В этих местах вполне естественно было ожидать появления опорных пунктов русской колонизации. Обладание морским побережьем и возможность использования морских путей компенсировали трудности передвижения в обширной части края, расположенной к северо-востоку от Приамурья и Приморья, так как горы, болота, тундра, вообще мало населенные пространства серьезно этому препятствовали, а в короткий летний период сухопутное сообщение в этих районах практически прерывалось⁹. Между тем, условия плавания в дальневосточных морях следует признать тяжелыми: большая часть побережья совершенно открыта со стороны океана, берега изобилуют подводными рифами, летом нередки туманы. Охотское море замерзает у берегов и лед держится с середины ноября до конца мая, укорачивая навигацию до 5 месяцев¹⁰.

Сезонные колебания температуры на русском Дальнем Востоке достигают огромных перепадов. В результате промерзания грунта под растительным покровом, на незначительной глубине, образуется вечная мерзлота; к северу от Амура она распространена почти повсеместно. Распространение мерзлоты ведет к быстрому стоку поверхностных вод на возвышенностях и накоплению влаги в низменностях, что вызывает заболачивание местности. При

строительстве и эксплуатации дорог заболоченность почвы создает объективные трудности для устройства правильного водоотвода¹¹. Положение усугубляется быстро возникающей растительностью, которая препятствует стоку атмосферных вод с дорожного полотна.

Говоря о грунтах, распространенных в Приамурском крае, следует подчеркнуть, что природные условия здесь гораздо тяжелее, чем, например, в Забайкалье, так как в основном грунты на Дальнем Востоке глинистые, вязкие, либо слабые, перегнойные. Это вызывало необходимость укрепления полотна дорог примесью более надежных грунтов. «Постройка и исправное содержание полотна грунтовых дорог, при местных грунтах и периодических летних дождях, возможны только с крупными затратами, при том не одних лишь денег, но, главным образом, упорного труда, направленного на изучение своеобразных условий дорожного строительства в крае...» – отмечалось в одном из докладов министра путей сообщения Рухлова императору Николаю II¹².

Ряд природных факторов оказывал отрицательное воздействие на решение транспортных задач. Например заболоченность местности значительно увеличивала материальные затраты на проведение удобных и долговечных путей сообщения. Важное влияние оказывала речная сеть Дальнего Востока 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 полотна¹³. 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 – большие скорости течения, возрастающие во время подъема воды¹⁴.

Между тем следует подчеркнуть, что реки на Дальнем Востоке, как и в других регионах, должны рассматриваться как благо, или в большей степени

благо, чем зло в деле развития транспортной системы. Река – это естественная всесезонная дорога и как путь сообщения в отличие от других требует сравнительно небольших затрат на свое обустройство. Однако, условия судоходства на дальневосточных реках очень сложные, достаточно вспомнить амурские и зейские перекаты или извилистость Сунгачи.

Огромное влияние на транспортное строительство в крае оказывал и демографический фактор. В середине XIX в. здесь жило около 50 тыс. человек¹⁵. 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 пустынность 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. Между тем, реки и речки, охотничьи и выючные 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”¹⁶.

Следовательно, в отношении формирования и совершенствования транспортной системы Дальний Восток объективно представлял собой один из наиболее проблемных регионов России, страны, для которой задача развития путей сообщения, из-за огромных расстояний, является исторической.

И все же уже в XVII в. была проложена выючная 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 подготов-

ке Камчатских экспедиций; впрочем, этот тракт (по классическому определению – большая естественным образом наезженная дорога) был почти непригоден для перевозки грузов. Известный историк XVIII столетия Г.Ф. Миллер вообще отказывал Охотскому тракту в возможности колесной и даже санной езды¹⁷. Постоянного притрактового населения не существовало, дорогу обслуживали сезонные ямщики. Из-за трудностей, возникавших в обеспечении фуражом, в зимнее время лошадей на Охотском тракте не держали.

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 почтовых станции по Охотскому тракту и наладила этим более надежное сообщение¹⁸. 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 строевой лес для судов. 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.¹⁹ Тракт устраивался на казенные средства. Протяженность его составляла 1186 км, число почтовых станций равнялось 38²⁰. Весь путь можно было преодолеть за 23 дня, проезжая при благоприятных условиях около 50 км в день²¹. Этот тракт, в частности, сыграл главную роль в снабжении Амурской экспедиции, в осуществлении ее связи с Иркутском и Петербургом в первые годы работы. В 50-е гг. для занятия гоньбой в район Аянского тракта администрацией Восточной Сибири были переселены из Забайкалья старообрядцы²². Но Аянский тракт, проло-

женный в труднодоступных малонаселенных районах, был далеко не самой удобной дорогой.

Интересна судьба Аянского тракта и аянских поселенцев. Она тесно связана с судьбой крупнейшей дальневосточной компании той поры – РАК. Тракт в основном обслуживал нужды компании, 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 будет закрыт, почтовая контора в Аяне так же будет упразднена, а на оставшихся станциях до Якутска существенно сократят комплект лошадей²³. Староверы, водворенные сюда для занятия гоньбой и страдавшие от суровости местного климата (он не позволял им вести земледельческое хозяйство), станут ходатайствовать о возвращении на прежние места. Однако тем же административным порядком их переселят в незадолго до того присоединенный Южно-Уссурийский край (переселение состоялось в 1870 г.) с целью улучшения почтовой гоньбы по Южно-Уссурийскому тракту. Планировалось поселить на каждой станке по несколько семей, заменив солдат, мало знакомых с ямским делом²⁴. Сам Аянский тракт, спустя два десятилетия после закрытия, переживет свой “ренессанс”: благодаря сравнительно удобному порту, тракт станет играть роль пути локального значения, снабжая Сибирь товарами (преимущественно чаем), привезенными в Аян морем. Поэтому Аянский тракт все же усилил транспортную систему Дальнего Востока в плане сообщения внутренних районов с морским побережьем.

Но, возвращаясь к событиям середины XIX в., отметим, что тогда России принадлежало лишь несколько опорных пунктов на побережье (Петропавловск-на-Камчатке, Охотск, Аян). Эти порты находились в труднодоступном районе Дальнего Востока, отличавшемся суровым климатом, и потому мало привлекательном в колониационном отношении. Неизмеримо большим значением обладало Приамурье, потерянное в 1689 г. Как известно, с тех пор ле-

вобережье Амура формально принадлежало Китаю, а на земли между Уссури и океаном, и, самое главное, на устье Амура не распространялся суверенитет ни одной державы. При этом территориальные претензии России (на Приамурский край) могли быть подкреплены не только фактами раннего освоения Приамурья русскими людьми, но и присутствием совершенно неопределенных географических ориентиров в текстах Нерчинского договора²⁵.

Вполне очевидно, что правом решать судьбу крупнейшей в регионе реки обладали лишь два государства. Несколько раз Россия выступала инициатором в постановке вопроса о судоходстве на Амуре, но китайское правительство эти инициативы отклоняло²⁶. Так, вопрос неоднократно поднимался в XVIII в., например, в связи с появлением у дальневосточных берегов французской экспедиции Лаперуза и английской экспедиции Броутона²⁷. Ошибочные выводы иностранных мореплавателей о том, что воды Амура теряются в наносных песках лимана, лишь на время ослабили интерес к югу Дальнего Востока.

Приамурье привлекало внимание правящих кругов не только России, но и других, экономически более развитых стран, в частности Великобритании и США. Водная магистраль Амура придавала югу Дальнего Востока колоссальное стратегическое значение. Решение задач экономического развития Сибири, Дальнего Востока, Аляски во многом зависело от использования русскими Амура как транспортной артерии. В политической же плоскости этот вопрос ставился гораздо острее и мог тогда рассматриваться не иначе, как вопрос о сохранении выше названных территорий за Российской империей. И именно этот аспект проблемы Амура привлекал наибольшее внимание российских правящих кругов.

Только в середине XIX в. возникли условия благоприятного для России решения Амурского вопроса (вопроса о территориальном размежевании и правах судоходства по Амуру). Главную роль сыграла сложившаяся на Дальнем Востоке расстановка сил. Западные державы вели военные действия в Китае, последний, оказавшись в положении полуколониальной страны, раз-

дираемой внутренними противоречиями, явно не имел сил для того, чтобы оппонировать России при решении Амурского вопроса²⁸. В итоге Петербург решился (хотя министр иностранных дел Нессельроде занимал последовательно осторожную, даже излишне осторожную позицию в отношении Амура) на активные шаги по присоединению южных районов Дальнего Востока, прежде всего устья и левого берега Амура.

Важнейшим импульсом к активизации российских правящих кругов в Амурском вопросе явилась деятельность двух великих сынов России – генерал-губернатора Восточной Сибири Н.Н. Муравьева и морского офицера, впоследствии адмирала, Г.И. Невельского. “...Думаю, что нам надобно, по крайней мере, обеспечитья в своих границах с Китаем, *в меру внутренних наших крайних потребностей* [курсив мой – А.И.], покуда англичане не сделались там властелинами – овладеть Амуром... и устье этой реки должно быть защищаемо, конечно, не китайцами”. Эти слова были сказаны Н.Н. Муравьевым в 1850 г.²⁹ Он 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 центральной проблемой деятельности генерал-губернатора. 29 января 1849 г. в столице был созван Особый комитет для обсуждения проблемы Амура, который принял важное решение о посылке очередной экспедиции к устью этой стратегически важной реки³⁰.

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 и открыл, помимо прочего, что амурский лиман доступен для входа судов со стороны океана. 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. Установив, что от устья реки до отрогов Малого Хингана нет ни одного китайского поста, а местное население – гиляки – дани никому не платит, другими словами, от Китая независимо, Геннадий Иванович совершил еще более смелый шаг. 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 России³¹. Так на Дальнем Востоке появился еще один пункт, впоследствии порт, обладавший неоспоримым транспортным значением. Амурская экспедиция, безусловно, внесла огромный вклад в становление морских сообщений на юге Дальнего Востока, проведя важную работу по гидрографическому исследованию Японского моря. Были открыты заливы Де-Кастри (Н.М. Чихачевым) и Императорская гавань (Н.К. Бошняком), удобные для стоянки судов; впервые проводились детальные промерные и топографические работы в лимане Амура³².

Успехи изысканий Невельского и их очевидная практическая польза были в итоге оценены царем Николаем I. Важным катализатором активных действий российского правительства послужило начало в 1853 г. Крымской войны и, как следствие – опасность появления враждебного флота у российских дальневосточных берегов. После того, как Муравьев представил докладную записку на имя морского министра великого князя Константина Николаевича, содержащую просьбу о разрешении сплавить по Амуру войска для защиты его устья и Камчатки, последовал соответствующий указ императора (11 января 1854 г.). Начальнику Восточной Сибири позволили не только вести переговоры с китайскими властями о территориальном размежевании, что само по себе было огромной победой, но и организовать сплав по Амуру без предварительного разрешения пекинского правительства³³.

В 1854 г. 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, запасы которого в Забайкалье были не столь велики) 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”, с машиной мощностью ок. 60 л.с., имевший небольшую – 1,5 м – осадку³⁴. Наряду с ним, в сплаве было задействовано 5 лодок, 4 вельбота (быстроходные 4 – 8-весельные шлюпки), 18 баркасов, 13 барж, 8 плашкоутов (несамоходные грузовые суда, приспособленные для перевозки грузов на верхней палубе) и 29 плотов; одного продовольствия на весь этот разнородный флот погрузили почти 25 тыс. пудов (400 т). Экспедиционный отряд составил около 900 человек³⁵.

Для второго сплава (1855 г.) было построено уже 130 судов грузоподъемностью до 400 тыс. пудов (6400 т)³⁶. 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 испытаний. Казаки с семьями спускались по Шилке, Амуру на баржах, а скот, инвентарь, семена доставлялись к местам переселения на плотах. Вверх по Уссури баржи шли на буксире пароходов, а плоты тянули бечевой. При перевозке был значительный падеж скота, семена доставлялись с задержкой подмоченными или сгнившими³⁷.

Атмосферу первых сплавов воссоздает свидетельство одного из участников плавания 1857 г. М. Бестужева: “После погрузки в Чите и в Шилкинском Заводе плыли до Усть-Стрелки 25 дней. Не плавание, а таскание барж по мельям, так что без всяких метафор можно сказать, что мы не плавили груза, а перетащили его на плечах рабочих. Из 32 барж станет на мель одна, и все остальные должны остановиться, чтобы ее снимать...”³⁸. Обилие мелких участ-

ков (перекатов), как уже отмечалось, было главным бичом судоходства на Амуре и особенно на Шилке.

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 благоприятные условия для транспортного освоения дальневосточного края. Закономерным продолжением активного дальневосточного курса российского правительства стало заключение в 1858 и 1860 гг. Айгуньского и Пекинского договоров с Китаем о территориальном размежевании. При этом принципиальное значение имел тот факт, что земли по левому берегу Амура и от Уссури до океана не были заселены китайцами, не принадлежат, на деле, Китаю. В результате оформилась в основном территория русского Дальнего Востока.

В конце 50-х гг. 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 судов³⁹. Плавание иностранных судов по Амуру было запрещено из стратегических соображений. Но практика показала необходимость хотя бы частичной отмены запретительных мер в отношении иностранного торгового флота. Уже в сентябре 1858 г. Муравьев сам ходатайствовал перед императором о разрешении плавания иностранных судов под русским флагом до Софийска⁴⁰. Генерал-губернатору на месте не сложно было разобраться в сути проблемы: своих предпринимателей, обладавших капиталами, достаточными для того, чтобы наладить коммерческое судоходство на Амуре, тогда не было, казна также не имела необходимого количества транспортных средств для внутренних перевозок. В этих условиях обращение к иностранному тоннажу, а главное – к торговле было вынужденным и необходимым для развития экономики нового края шагом. 8 декабря 1858 г. правительство приняло

решение о допущении плавания иностранных судов под русским флагом от устья Амура до Софийска⁴¹. А спустя два года на порты Приморской области было распространено положение о беспошлинной торговле иностранными товарами⁴².

В первые годы русского присутствия на Амуре действовала так называемая “Амурская линия”, которая служила для связи Приамурья с Забайкальем. Линия проходила по левому берегу Амура от Усть-Стрелочного караула до Мариинского поста. Казаки в постах на левобережье Амура должны были не только обеспечивать снабжение воинских частей, но и предоставлять лодки для курьеров, оказывать необходимую помощь проходящим судам, заготавливать дрова для пароходов⁴³. С образованием Амурской области (1858 г.) “Амурская линия” была упразднена. Земли по левому берегу Амура и по р. Уссури отводились под заселение казакам в силу указов от 27 октября и 1 ноября 1856 г. Наряду с задачей охраны государственной границы и водных коммуникаций на казаков возлагалась и транспортная функция – содержать сообщение по Амуру и Уссури⁴⁴. По причине пустынности края почтовая гоньба изначально не могла быть организована на общих для империи основаниях – путем отдачи с торгов в содержание частным лицам. Объективная реальность требовала проводить в жизнь принцип принуждения, так как принцип экономической целесообразности применить было невозможно. Из-за этого многие казачьи поселения оказались расположенными в неудобных для занятия земледелием местах. Поселения устраивались 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 населением⁴⁵.

Другими важными опорными пунктами были военные посты. Поддержание между ними сообщения по водным и сухопутным коммуникациям являлось первостепенной задачей. Так, для охраны побережья Татарского пролива требовалось соединить Мариинский пост на Амуре с заливом Де-Кастри

дорогой; просеку для нее в непроходимом лесу, страдая от голода и гнуса, пришлось устраивать небольшому военному отряду⁴⁶. Между Николаевском и побережьем Южно-Уссурийского края сообщение поддерживали корабли военно-морского флота. 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 военным служащим⁴⁷.

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 немаловажным фактором дальнейшего развития дальневосточных городов. В 1856 г. главный морской порт России на Тихом океане перебазировали из отдаленного Петропавловска, уязвимость которого со всей очевидностью проявилась в 1854 г., в Николаевск⁴⁸.

Таким образом, становление транспортной системы российского Дальнего Востока происходило в достаточно специфических условиях. Наиболее важные из них можно охарактеризовать так: 1) сложная, местами экстремальная географическая среда, препятствовавшая транспортному освоению (положение отчасти смягчалось обилием естественных водных путей); 2) малая численность населения при обширных пространствах края, что вызывало очевидные затруднения в обслуживании транспорта; 3) присоединение значительной части региона в нелегкое для России время (тяжелая социально-экономическая ситуация последних лет правления Николая I и начала эпохи

Великих реформ едва ли могла способствовать своевременному привлечению в пионерный край необходимых финансовых ресурсов).

Некоторые элементы зарождавшейся транспортной системы Дальнего Востока были унаследованы от предшествующей эпохи. Таковы порты Охотского моря и комбинированные коммуникации в виде охотничьих, выючных троп, плохо накатанных трактов, которые опирались на разветвленную речную сеть. Все они располагались в труднодоступных северных районах. С середины XIX в. центр тяжести политической и экономической жизни Дальнего Востока, а, значит, и его транспортного освоения смещается в Приамурье и Уссурийский край. Это стало возможно благодаря инициативности целой плеяды государственных деятелей, созидателей русского Дальнего Востока, таких как Муравьев-Амурский, Невельской и их сотрудники. Они открывали этот край для России, изучали его, боролись за него. Конечно, их титанические усилия не смогли бы увенчаться успехом, если бы не вызывали сочувствия первых лиц государства. В итоге южные области дальневосточного региона, расположенные преимущественно по оси Амура, где существовали объективные условия для более успешного развития транспорта, чем на северо-востоке, стали территорией России. К началу 60-х гг. XIX в. на Дальнем Востоке была создана опора будущей транспортной системы в виде ряда пунктов (станций и постов), расположенных на пересечении водных магистралей, вдоль них; а также в стратегически важных гаванях на морском побережье.

1.2. Транспортное освоение Дальнего Востока в планах и решениях правительства (50 – 80-е гг. XIX в.)

На планы освоения Дальнего Востока исключительное влияние оказывали как его оторванность от густонаселенных, экономически развитых губерний России, так и его международное положение (пограничной территории). В этом проявилась специфика первоначального заселения Дальнего Востока – военными контингентами – и формирования местной транспортной системы.

Главная цель создания последней заключалась в укреплении позиций региона как форпоста России на Тихом океане⁴⁹.

Данными обстоятельствами подчеркивалась необычайная важность развития путей сообщения и совершенствования средств доставки людей и грузов на восточной окраине империи. Без оперативно и рационально устроенной сети колесных дорог, без благоустроенных водных путей и портов на побережье океана, без речного и морского (в том числе торгового) флота обеспечить российское присутствие на Дальнем Востоке не представлялось возможным. Правительство и местные власти в лице генерал-губернаторов Восточной Сибири, а с 1884 г. – Приамурского края, военных губернаторов дальневосточных областей (Приморской и Амурской), осознавали актуальность этой задачи и стремились ее решить. В то же время было совершенно ясно, что работа транспорта на Дальнем Востоке не может осуществляться на общих для других регионов Российской империи основаниях. Представление о последних просто необходимо для понимания логики правительственной транспортной политики на Дальнем Востоке.

Согласно действовавшему законодательству, транспортная система России функционировала в значительной степени благодаря исполнению денежных и натуральных повинностей податным населением, с одной стороны, и его частной предприимчивости – с другой. Законодательство в России, регламентируя коммерческую деятельность российских подданных, основывалось на принципах равноправия и бессословности и поощряло предпринимательскую активность населения.

Государство, разумеется, не устранялось из этой сферы, выполняя присущие ему административную и контрольную функции. Все пути сообщения, подчиняясь соответствующему центральному ведомству, сообразно своему местному управлению делились на округа. Система местного управления путями сообщения в Российской империи во второй половине XIX в. включала: 1) окружные правления в каждом округе путей сообщения; 2) начальников отделений в округах; 3) начальников дистанций в отделениях⁵⁰. Для сухо-

путных сообщений существовала градация по классам. Первый класс составляли “дороги главных сообщений” (дороги государственного значения); второй класс – “дороги больших сообщений”; третий – “дороги обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию”; четвертый – “дороги уездных, почтовых и торговых сообщений”; пятый – “дороги сельские и полевые” (проселки)⁵¹. Пути, причисленные к первому классу, устраивались и содержались за счет казны ведомством путей сообщения. Остальные, исключая дороги пятого класса, содержались за счет повинностей населения (сельских и городских обывателей).

Обязанности населения по поддержанию транспортной сети регламентировал “Устав о земских повинностях”. В частности, к денежным земским повинностям относились сборы на содержание определенного числа почтовых лошадей, повозок и ямщиков; сборы на постройку шоссе для сообщения между губерниями (дороги второго и третьего класса) и устройство всех необходимых сооружений на них⁵². В число натуральных повинностей было включено содержание грунтовых путей разного назначения, например почтовых и военных, соединявших губернские и уездные города между собой и с местами пристаней (дороги четвертого класса). Население обязывалось содержать на этих дорогах мосты, плотины, гати, если для того не требовались специальные технические знания. Содержание бечевников по судоходным и сплавным рекам, предоставление подвод для проезда полицейских чинов по делам службы, поставка подвод за установленную плату при передвижении войск – все это относилось к натуральной повинности податных сословий⁵³. Проселочные и полевые дороги было предоставлено устраивать и содержать жителям тех селений и землевладельцам, по чьей земле эти дороги пролегали и чьим интересам, в первую очередь, служили.

В России был введен порядок, при котором все грунтовые дороги губернии (области) распределялись по участкам. К каждому участку в соответствии с уровнем насыщенности его транспортными коммуникациями и требуемым объемом ремонтно-восстановительных работ приписывалась часть ок-

рестных селений. Население, приписанное к участку, законодатель обязывал устраивать и содержать локальную дорожную сеть, либо работая самостоятельно, по нарядам и очередям, либо посредством найма, производимого по усмотрению обывателей. Очередность исполнения повинностей устанавливалась самим обществом, приписанным к участку, и утверждалась местным волостным и городским начальством⁵⁴. Такая система поддержания дорожной сети сохранилась и после отмены крепостного права⁵⁵.

Важное значение имела подводная повинность населения, благодаря которой возможно было решение полицейско-административных задач на местах. Содержать подводы для развозов чиновников различных ведомств обязаны были все обыватели. Основанием для требования транспорта служил печатный билет за подписью губернатора. Таким билетам вели строгий учет, на каждый проезд выдавался новый билет, а прежний уничтожался. Причислять обывательских лошадей в административном порядке к почтовым станциям закон запрещал. Если существовала необходимость в увеличении комплекта почтовых лошадей, закон предписывал это сделать путем найма по добровольной цене⁵⁶.

Для частных лиц, имевших лошадей и экипажи, привлекательным был такой промысел как извоз в городах, ведь этот род деятельности не везде облагался денежными сборами. Лишь в том случае, когда от городов поступали в Государственный совет ходатайства о введении таких сборов, издавались отдельные для каждого города постановления по данному предмету⁵⁷.

Вопросы, связанные с использованием такой важной составляющей транспортной системы страны, как водные пути сообщения, регламентировали “Устав путей сообщения” и “Устав торговый”. По “Уставу путей сообщения” право судоходства по рекам и каналам Российской империи было предоставлено всем без различия сословиям российских подданных⁵⁸. Все перевозимые по речным путям Европейской России грузы подлежали обложению особым сбором (по четверти копейки с рубля относительно ценности груза) во “Вспомогательный капитал на улучшение водяных систем”, что преследо-

вало цель создания финансовой базы для благоустройства, то есть улучшения судоходных условий внутренних водных путей⁵⁹.

Последние получили большое развитие в первой половине XIX в. Особенно преуспело правительство в деле создания межбассейновых соединений. Были устроены Березинская, Мариинская, Тихвинская системы, Северо-Екатерининский канал и система герцога Александра Вюртембергского⁶⁰. Искусственные водные пути, дополнявшие густую речную сеть Европейской России, являлись важным фактором экономического оживления страны.

Достаточно либеральным было российское законодательство в отношении морского судоходства. Представителям всех сословий разрешалось строить, покупать и продавать морские суда, а также заниматься морскими перевозками. На собственной земле, в прибрежной зоне, частным лицам разрешалось устраивать судоверфи⁶¹. Право поднятия русского купеческого флага принадлежало исключительно российским подданным. Этим правом могли воспользоваться русские акционерные компании, правления и главные конторы которых находились в пределах империи; торговые дома, если один из главных распорядителей состоял в российском подданстве; лица, сообща купившие или построившие судно, при условии, что один из компаньонов являлся российским подданным⁶². После постройки судно вносили в корабельный список того или иного русского порта, а судовладельцу выдавался патент на плавание под русским флагом.

Каботажное судоходство, то есть перевозка грузов и пассажиров между русскими портами одного или нескольких смежных морей, было предоставлено только российским подданным и судам, совершавшим плавание под русским флагом⁶³.

С 60-х гг. XIX в. в России развернулось бурное железнодорожное строительство, и скоро железные дороги стали основным элементом транспортной системы Европейской России. По дешевизне предоставляемых услуг железнодорожный транспорт уступал лишь водному, а по скорости и степени надежности перевозок он не имел себе равных. В этот период строительство

шоссе́йных дорог в стране вообще прекратилось, а работы по улучшению водных путей финансировались в ничтожном объеме⁶⁴.

Указ Александра II от 27 января 1857 г. преследовал цель создания в ближайшей перспективе в России сети железных дорог⁶⁵. Для этого специально создавалось Главное общество российских железных дорог. В процессе принятия решений о постройке новых дорог за основание принимались правительственные расчеты расходов на строительные работы и поставки. Исходя из этих данных, МПС вносило в Комитет министров заключение о целесообразности сооружения дорог казной или частными обществами.

Важнейшую роль в строительстве железнодорожной сети Европейской части страны играли частные предприниматели. основополагающие условия предпринимательства в данной сфере были зафиксированы в Уставе Главного общества российских железных дорог. Как правило, для концессий устанавливался срок 80–85 лет, по прошествии которого дороги переходили в собственность государства. Оно также имело право выкупать железные дороги, обычно спустя 20 лет с начала их эксплуатации акционерными компаниями. Эти притязания государства имели под собой довольно прочное основание. Поскольку в России существовал острый недостаток в капиталах, то создание столь масштабных сооружений, как железные дороги не могло не опираться на финансовую поддержку государства. Фактически, казна была главным кредитором железнодорожных обществ. Последние по юридическо-правовой сути выступали в качестве подрядчиков и арендаторов, имевших договорные отношения с государством⁶⁶.

Таковы были главные основания функционирования транспортной системы России в изучаемый период. Дальний Восток не вписывался в общероссийскую картину и требовал особых подходов, в том числе, к решению транспортной проблемы. Специфика Восточно-Сибирского, а впоследствии и Приамурского генерал-губернаторств, как территории, нуждавшейся в активном освоении, осознавалась правительством страны, что нашло отражение и в законодательстве, и в работе специально созданных (по повелению

первого лица в государстве) комиссий, комитетов и совещаний, которые решали проблемы развития Дальнего Востока.

Все сухопутные сообщения в Восточно-Сибирском генерал-губернаторстве были переданы в ведомство особого управления, подчиненного непосредственно генерал-губернатору и отделенного от общего управления сообщениями в государстве⁶⁷. Этим достигались оперативность и эффективность решения насущных транспортных проблем региона.

Население дальневосточных областей России, получив ряд существенных льгот, от земских повинностей все же не освобождалось. Не обладая необходимыми материальными ресурсами для интенсивного освоения края, государство не могло полностью освободить переселенцев от обязанности поддерживать местную инфраструктуру. Исправление дорог, мостов и содержание перевозов осуществлялось за счет личной повинности обывателей⁶⁸. Но законом, в частности, было предусмотрено, что, если Главное управление Восточной Сибири признает постройку в тех или иных местах мостов и гатей по почтовым дорогам чрезмерно обременительной для приписанных к данным участкам городов и поселков, то эти работы должно производить с ассигнованием средств из общего земского сбора⁶⁹. Это свидетельствует о стремлении государства проводить сбалансированную политику в отношении первопоселенцев, еще не успевших укрепиться экономически.

Интересен также механизм выполнения земских повинностей, предусмотренный законом для Сибири: местные денежные повинности отправлялись не каждой областью отдельно, а всеми областями, принадлежавшими к ведомству одного Главного управления⁷⁰. Разумность такого положения, если принять во внимание скромные финансовые возможности дальневосточных областей, не вызывает сомнений. Конечно, избежать конфликта частных и государственных интересов не представлялось возможным. Например, отбывание подводной повинности на Дальнем Востоке осуществлялось на тех же основаниях, что и во всей империи⁷¹. Эта повинность была особенно тяжела для переселенцев, учитывая острый недостаток транспортных средств в крае.

По “Правилам для поселения русских и иностранцев в Амурской и Приморской областях”, изданных 26 марта 1861 г., крестьяне-переселенцы получили существенные льготы⁷². Но они впоследствии не прочь были уклониться и от тех повинностей, освобождение от которых в “Правилах” не оговаривалось. В результате на территории Дальнего Востока возникали затруднения в передислокации военных подразделений, которые по закону должны были снабжаться подводами сельских жителей за установленные прогоны⁷³. Надо заметить, что в течение некоторого времени (до 70-х гг.) обывателей-первопоселенцев Приморской области власти не привлекали к исполнению этой повинности. Исключение было сделано лишь для жителей далеких Петропавловского и Гижигинского округов, обязанностью которых являлась доставка следовавшей через Якутскую область на Камчатку зимней почты. Этот труд, впрочем, оплачивался казной. Остальные обыватели, согласно данным всеподданнейшего отчета военного губернатора Приморской области за 1868 г., подводной повинности не исполняли⁷⁴.

Таким образом, правительственный курс на смягчение режима отбывания земских повинностей населением дальневосточных областей очевиден. Для Амурской области эти повинности вообще были отменены на десятилетний срок (1871–1881 гг.), в силу утвержденного императором 27 октября 1871 г. мнения Государственного Совета⁷⁵. Причинами тому были малочисленность крестьянского населения области и слишком вялая ее колонизация, а также менее значительная, в сравнении с Приморской областью, концентрация войск. Кроме того, в населении области велик был удельный вес казаков, служебные обязанности которых имели прямое отношение к обеспечению внутренних сообщений. Содержание почтовой гоньбы вдоль Амура (как, впрочем, и вдоль Уссури в Приморской области) возлагалось на казачество в качестве обязанности, что негативно сказывалось на общем экономическом состоянии области: гоньба отвлекала казаков от хлебопашества. Это вызывало тревогу местных властей, и амурский губернатор поставил в августе 1872 г. перед правительством вопрос о скорейшем переводе почтовой гоньбы

в области на общие (коммерческие) основания⁷⁶. В том же году, в утвержденных императором сметах земских повинностей (подразумевается общий земский сбор на содержание почтовых лошадей, повозок и ямщиков) был запланирован отпуск средств на эти цели⁷⁷. Содержание перевозов и переправ через реки оставалось натуральной повинностью казаков. Однако государство и в этом деле стремилось поддержать пионеров Приамурья. Например, на содержание важной переправы через Бурею ежегодно отпускалось пособие казакам из казенных сумм, которыми располагал Приамурский генерал-губернатор⁷⁸.

Задача закрепления Дальнего Востока за Россией ставила на повестку дня вопрос о развитии здесь путей сообщения. В транспортную сеть региона постепенно вовлекались речные пути. В 60–80-е гг. судоходство развивалось на Амуре (основная магистраль имела протяжение около 2750 км), Зее (от Благовещенска до Зеи-пристани – 642 км), Бурее (от устья до Чекунды – 350 км), Усури, Сунгаче, Ханке (около 800 км). Локальным значением обладал Суйфун (около 30 км от устья до Раздольного). Таким образом общая протяженность использовавшихся на юге Дальнего Востока в 60–80-х гг. XIX в. речных путей превышала 4,5 тыс. км. Это, безусловно, немного, если учесть, что в Амурском бассейне судоходными и сплавленными являлись свыше 13 тыс. км пути⁷⁹.

В отдаленных округах Приморской области, которые характеризовались абсолютным бездорожьем, реки тоже были востребованы как транспортные артерии. Например, важное значение имела р. Уда, по которой на расстоянии около 90 км доставлялись в Удск грузы с м. Чумикана⁸⁰.

Основой транспортной сети Дальнего Востока стал 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.

Баржи строились наспех, имели подобие ящиков; поскольку фарватер реки был мало изучен, то на баржах руководствовались указаниями плывших впереди лодок. Но это мало помогало, неповоротливые баржи быстрым течением реки часто сносило на мель. Приходилось тратить время на разгрузку судов, чтобы снять их с мели⁸¹. Транспорты, включавшие по несколько десятков плотов и барж, направлялись в Благовещенск и дальше, вниз по реке шли на Уссури, но большей частью – в Николаевск. В 60-х гг. по Амуру перевозили, в основном, провиант, скот, строительные материалы. И, конечно, людей. В среднем ежегодно сплавлялось 500–600 плотов⁸². Велико было число судовых рабочих: в 1860 г. в Амурской области, при населении не более 12 тыс. человек, их насчитывалось 3520, в 1863 г. – 3857⁸³. Эти факты свидетельствуют о том, что речной транспорт играл важную роль в жизни населения Приамурья.

Паровых судов на Амуре в те годы было немного, начало движению самоходного флота в Амурском бассейне положило легендарное плавание “Аргуни” в 1854 г. В 1857 г. по Амуру ходило уже 5 пароходов⁸⁴. Во всеподданнейшем отчете Амурского губернатора за 1860 г. упоминается о 7 пароходах, 5 казенных и 2 частных, курсировавших в пределах области⁸⁵. Из них 2 казенных и 1 частный пароход совершали постоянные рейсы между Николаевском и Благовещенском и от Благовещенска до Сретенска. 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 Сретенска⁸⁶. В этом проявлялась особая роль самоходного флота. Движение пароходов в то время было спорадическим. Решающими факторами, которые определяли сроки выхода судов в рейс, являлись нужды местной власти либо командиров пароходов, что отрицательно сказывалось на интересах местного населения⁸⁷.

За последующие 3 года паровой флот на Амуре вырос вдвое; из 15 пароходов, курсировавших в Приамурье в 1863 г., 9 принадлежали государству, а 6 – частным лицам⁸⁸. В числе последних нужно отметить иностранных судовладельцев, преимущественно немецких и американских. Так как для иностранцев существовали ограничения в пользовании водными путями, то иностранные предприниматели оформляли пароходы на своих русских компаньонов и доставляли товары из Николаевска не только в Софийск, что было им официально разрешено, но и в Благовещенск и Сретенск. Так, в частности, поступал немецкий предприниматель Г. Дикман, который завел на Амуре собственное дело в 60-х гг. и спустя некоторое время обладал уже 3 пароходами и несколькими баржами, а в Николаевске имел пристань⁸⁹.

Между тем на начальной стадии освоения Приамурского края, в 60-х гг. XIX в., большая часть речного флота принадлежала казне. Из проплывших по Амуру в 1860 г. 592 плотов 320 были казенными, и тот флот, что Сибирская флотилия в 1865 г. располагала 24 судами речного плавания и лишь 11 – морского также свидетельствует о весомой роли государства в транспортном освоении Приамурья⁹⁰.

В дальнейшем отмечался постепенный рост самоходного флота на Амуре: в 1870 г. число пароходов достигло 25⁹¹. Следствием развития амурского пароходства стало значительное сокращение лодочного движения⁹².

К 80-м гг. существенно возросла доля частных паровых судов, которых насчитывалось до 40 единиц с общей энерговооруженностью свыше 2 тыс. л.с.⁹³ При этом заметно сократилось количество казенных пароходов. Важную роль тогда сыграли поощрительные меры государства (поддержка такого предприятия как “Товарищество Амурского пароходства” путем передачи ему в 1872 г. казенных судов).

Таблица № 1. Соотношение численности казенных и частных паровых судов в Амурском бассейне:

Годы	Паровые суда	
	Казенные	Частные
1860	6	2
1868	18	5
1870	12	13
1881	4	36
1885	2	44

Сост. по: РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 215. Л. 49; Ф. 702. Оп. 2. Д. 532, Ч. I. Л. 35, 35об; Ф. 704. Оп. 3. Д. 4. Л. 3 – 7, 9 – 11об., 15 – 17об.; Тимонов В.Е. Очерк главнейших водных путей Приамурского края. – СПб., 1897. – С. 204 – 205; Приамурье. Факты, цифры, наблюдения. Приложение к отчету общеземской организации за 1908 г. – М., 1909. – С. 212.

Налицо тенденция сокращения казенного флота на Амуре, начиная с конца 60-х гг. при одновременном увеличении доли коммерческих паровых судов. Кардинальное изменение в соотношении численности казенного и частного парового флота на Амуре пришлось на 70-е гг., когда значительная часть принадлежавших казне пароходов была передана “Товариществу Амурского пароходства” в качестве концессионного имущества. В 1881 г. из 36 частных паровых судов 16 распоряжалось Товарищество. Веская причина столь впечатляющего роста частного парового флота заключалась также в необычайном увеличении золотодобычи в Приамурье, важнейшей отрасли местной промышленности. Это обстоятельство стимулировало развитие частного пароходства. Пароходы обеспечивали доставку людей и грузов в труднодоступные приисковые районы. На речном транспорте начала развиваться конкуренция.

Внутренние водные пути позволяли в течение навигации, хотя и с перерывами, осуществлять сообщение Забайкалья не только с Амурской областью и той частью Приморской области, которая тяготела к нижнему течению Амура. Посредством рек Уссури, Сунгача и оз. Ханка было возможно сообщение со стратегически важным для России Южно-Уссурийским краем. Находясь на стыке границ с Кореей и Маньчжурией, он мог стать плацдармом для распространения российского влияния в Восточной Азии, к которой

тогда было приковано внимание ведущих держав. Обладая несколькими первоклассными гаванями, замерзающими на непродолжительное время, этот край предоставлял России самый удобный выход в Тихий океан, из тех, что она имела. И с точки зрения хозяйственного освоения, для русского земледельца природные условия Южно-Уссурийского края были наилучшими на всем Дальнем Востоке. В 70 – 80-х гг. сообщение между Хабаровкой и Камнем-Рыболовом по договору с правительством осуществляли небольшие пароходы “Товарищества Амурского пароходства”.

Разумеется, транспортная сеть региона не исчерпывалась речными путями, ведь нередко река существенно уклонялась от требуемого направления. Поэтому уже в первые годы присутствия русских людей на юге Дальнего Востока, ими были предприняты шаги по сооружению начальной сети грунтовых путей. Хотя еще в 50-х гг. XIX в. возникли проекты железнодорожного строительства на Дальнем Востоке. Известно, что в 1857 г. генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьев предполагал составить проект важнейшей железной дороги от Софийска до залива Де-Кастри, для более удобного, чем естественное, соединения Амура с океаном⁹⁴ Дороговизна строительства помешала его осуществлению. В то же время российское правительство получило несколько предложений от иностранных капиталистов. Речь шла о строительстве на заграничные капиталы железнодорожных магистралей от Иркутска (и даже от Нижнего Новгорода) до Татарского пролива. Из стратегических соображений правительство эти предложения отклонило⁹⁵.

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 проектов. Поэтому дорогостоящему и трудоемкому железнодорожному проекту власти предпочли устройство в 1869 г. вьючной тропы от Софийска в направлении Де-Кастри⁹⁶. Затем в течение десятилетия предпринимались попытки построить до поста Александровского, что был расположен в Де-Кастри, 60-

верстную грунтовую дорогу, которую даже предполагалось превратить в шоссе. Но осуществить эти планы до конца так и не удалось. Немаловажную роль сыграла низкая производительность труда ссыльнокаторжных, задействованных здесь, вообще скудное обеспечение строительства рабочими руками.

Неоспоримое административное значение приобрели почтовые тракты от Николаевска до Благовещенска и от Хабаровки до Владивостока с ветвью до залива Посъет. Движение по этим комбинированным магистральным путям, опиравшимся на речную систему края, возможно было лишь зимой, большей частью по льду рек. Например в Амурской области, зимний путь пролагался практически повсеместно по льду Амура и лишь изредка – берегом, для сокращения расстояний. Сплошной колесный путь до Сретенска отсутствовал, почтовый тракт, имевший протяженность 1664 верст (1764 км), делился на колесный и вьючный⁹⁷. 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 течению⁹⁸. Похожая картина наблюдалась и в Приморской области. Тракт от Хабаровки до Николаевска шел по льду Амура, вдоль которого концентрировалось крестьянское население; лишь иногда дорога прокладывалась вне реки. Так, в зиму 1866 – 1867 гг. гоньба на участке от Николаевска до станции Воскресенской была перенесена на телеграфную просеку (для санной езды этого достаточно), что привело к сокращению числа почтовых станций. Всего их по этому тракту насчитывалось 47⁹⁹.

Очень остро вопрос дорожного строительства стоял в 60–80 гг. в Южно-Уссурийском крае, где размещались крупные военные силы. Зимой почтовый тракт пролегал по льду Уссури, далее – берегом по Сунгачинской долине и по льду Ханки до Камня-Рыболова. В оборонных и административных целях необходимо было соединить Уссури сухопутными дорогами с южными приграничными и прибрежными районами, в которых сосредоточились военные посты. В 1866 г. военными под командованием капитана Баранова прокладывается телеграфная просека от станции Буссе (на Уссури) до поста

Раздольного¹⁰⁰. В 1867 г. от станции Бельцовой до станции Барановой на протяжении более чем 230 км устанавливается колесное движение (расчищается дорожное полотно, устраиваются гати и временные мосты)¹⁰¹. В следующем году, по инициативе полковника Тихменева, начальника штаба войск Приморской области, просека от Раздольного продолжается до Никольского и на этом направлении устраивается колесная (грунтовая) дорога¹⁰². В итоге в 60 – 70 гг. в Южно-Уссурийском крае была построена колесная дорога, связавшая такие пункты, как Раздольный, Никольское и Камень-Рыболов. Основной объем работ выполнили в 1871 – 1872 гг. нижние чины расквартированного тогда в Камне-Рыболове 3-го Восточно-Сибирского линейного батальона¹⁰³. От Раздольного до Никольского дорога шла левым берегом Суйфуна, затем по холмистой местности спускалась к оз. Ханка через долину р. Мо. Дорога эта была довольно трудна для проезда, практически не ремонтировалась, а болота и разливы речек, ее пересекавших, на время даже прерывали всякое движение. О связи упомянутых выше пунктов с Владивостоком и Новгородским следует сказать, что вплоть до 80-х гг. таковая осуществлялась лишь по так называемым вьючным трактам. Они были разработаны к концу 1867 г. и позволили открыть круглогодичное движение по всем участкам Южно-Уссурийского тракта (с Уссури до Владивостока и Посьета)¹⁰⁴. С 1869 г. на устройство организованного почтового движения в Южно-Уссурийском крае, в соответствии с решением Комитета министров, ежегодно выделялось по 24,5 тыс. руб. из государственного земского сбора. Свыше 18 тыс. руб. было потрачено на приобретение лошадей и необходимого для почтовых станций имущества¹⁰⁵. Затем сюда, как уже отмечалось, переселили аянских староверов в попытке улучшить состояние почтовой гоньбы.

Надо заметить, появление постоянного притрактового населения 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 военнослужащих, а промыслом, важным подспорьем в хозяйстве, поэтому дело они вели более ис-

правно. Крестьяне охотно участвовали в торгах, запрашивая нужные им на содержание почтовых лошадей казенные суммы, и получали стабильный заработок за перевозку пассажиров и клади.

Устроенная в 60 – 70-х гг. XIX в. дорожная сеть с трудом удовлетворяла даже самые необходимые потребности в коммуникациях и нуждалась в дальнейшем развитии. В следующее десятилетие (точнее, с конца 70-х гг.) заметно обострилась международная ситуация. В связи с усилением экспансии западных держав в Восточной Азии, сложными русско-английскими и русско-китайскими взаимоотношениями, правительство России принимает меры к укреплению российских позиций на Дальнем Востоке. В водах Тихого океана появилась усиленная русская эскадра, больше внимания стало уделяться охране дальневосточных рубежей и укреплению Владивостока – главной морской базы¹⁰⁶.

Не был проигнорирован и вопрос о насущных потребностях дорожного строительства на Дальнем Востоке. Генерал-губернатор Восточной Сибири Д.Г. Анучин придавал этому вопросу огромное значение, говоря: “Приамурский край нуждается не в усилении в нем гражданской и военной власти, а в предоставлении материальных средств для развития жизни и культуры: нужно население, *проведение дорог* [курсив мой – А.И.], изучение страны...”¹⁰⁷. Но с точки зрения обороны края, важно было связать надежными коммуникациями войска, размещенные во внутренних районах, друг с другом и с морским побережьем, которое активно посещали военные и торговые корабли. В этом смысле не существовало более серьезной задачи, чем соединение Владивостока с внутренними районами Южно-Уссурийского края. Ведь по примитивной вьючной тропе, практически единственной связи Владивостока с остальными населенными пунктами, невозможно было ни направить к нему подкрепления, ни в обратном направлении – транспорты с запасами для войск. А оборона Южно-Уссурийского края представляла в масштабах Дальнего Востока особую важность. На всем протяжении маньчжурской границы

только здесь существовали предпосылки для сравнительно легкого проникновения неприятеля на российскую территорию¹⁰⁸.

По распоряжению генерал-губернатора Восточной Сибири Д.Г. Анучина в 1880 г. остаточная сумма ассигнованных на Софийско-Александровскую дорогу средств – почти 113 тыс. руб. – была отпущена на постройку и последующий ремонт грунтовой дороги от Владивостока до Раздольного¹⁰⁹. К осени 1881 г. дорогу, силами все тех же военнослужащих, построили. Нижние чины устраивали дороги споро, но уж слишком ненадежными, недолговечными они были, почти сразу после постройки приходилось приступать к их ремонту; впрочем, в этом вина не только и не столько военных строителей.

Владивостокская дорога, строительством которой заведовал военный инженер, полковник Широков¹¹⁰, имела ширину около 4 сажень (примерно 8 м), чего едва хватало для разъезда встречных троек; на протяжении пути были вырыты боковые канавы глубиной до 1 аршина (около 0,7 м)¹¹¹. Путь пролегал по пересеченной местности, из-за чего на нем встречались крутые спуски и подъемы. Речки – Лянчихэ, Седанка и другие, более мелкие, во многих местах пересекали дорогу, что вызывало необходимость устраивать деревянные мосты, которых насчитывалось до 40 на всем протяжении пути¹¹². Главный недостаток этой спешно устроенной дороги, учитывая ее военное значение, заключался в слишком близком расположении к берегу Амурского залива. От Владивостока до р. Лянчихэ, на протяжении 20 км путь пролегал то вблизи, то по самому берегу моря, что делало дорогу уязвимой для ударов морского десанта. Однако при всех своих недостатках это была первая дорога (в полном смысле этого слова), которая соединила Владивосток с остальной территорией Южно-Уссурийского края и далее, по почтовому тракту, с Хабаровкой.

Другим безотлагательным делом генерал-губернатор считал постройку колесной дороги из Никольского (важного административного и экономического центра) в долину р. Даубихэ, до урочища Анучино. Сюда был переведен из Хабаровки стрелковый батальон. А так как в Анучино отсутствовали

припасы для войск, то их снабжение всецело зависело от постройки проектированной дороги. В 1883 – 1884 гг. силами 3-х батальонов по этому направлению был устроен колесный путь¹¹³. В то же время принимались меры к улучшению вьючной тропы до Посъета и устройству гатей по тракту от Раздольного до Камня-Рыболова. Столь незначительный масштаб дорожно-строительных работ объясняется крайним недостатком средств, имевшихся в распоряжении местных властей.

В Петербурге как будто бы осознавалась важность дорожных работ на юге Дальнего Востока. В 1883 г. МВД запросило у генерал-губернатора Восточной Сибири подробные сведения о необходимых Южно-Уссурийскому краю дорогах, так как заседавшее в то время Особое совещание для обсуждения военного и политического положения на побережье Великого океана и в Приамурском крае под председательством генерал-адъютанта графа Баранова, признало необходимым в военных и экономических целях развить там сеть грунтовых дорог¹¹⁴. Это совещание, созванное по повелению Александра III, поручило министру внутренних дел, после консультаций с генерал-губернатором и военным министром, представить необходимые предложения в Государственный Совет для определения порядка реализации проекта. По мнению руководства военного ведомства, сеть главных колесных дорог в Южно-Уссурийском крае должна была иметь следующий вид:

- 1) почтовый тракт от станции Буссе на Уссури через Верхне-Романовское и Никольское до Раздольного, как самый оптимальный вариант сообщения с Хабаровкой;
- 2) дорога от Никольского к Полтавскому караулу, что на границе с Маньчжурией;
- 3) дорога от Раздольного к заливу Посъет;
- 4) дорога от Посъета к Хунчунскому караулу и к корейской границе на р. Тюмень-Ула;
- 5) дорога от Углового через р. Майхэ по р. Цемухэ в долину р. Сучан;
- 6) дорога с верхнего Сучана в долину верхней Уссури;

7) дорога от залива Ольги в долину верхней Уссури¹¹⁵.

Особенно подчеркивалось, что этими дорогами все штаб-квартиры войск, размещенных в крае, надежно соединятся с Владивостоком.

Вместе с тем в Петербурге ожидали предложений Анучина, лучше разбившегося в нуждах Дальнего Востока. Свои идеи по данному вопросу генерал-губернатор Восточной Сибири оформил в особой записке, которую и направил в ноябре 1883 г. министру внутренних дел и начальнику Главного штаба¹¹⁶. Магистрالی, связующей Южно-Уссурийский край с Хабаровкой, Анучин также уделил особое внимание. По его словам следовало строить “хорошую колесную дорогу”, от Посъета, через все штаб-квартиры войск Посъетского района, на Раздольное, Никольское, Анучино до станции Графская на Уссури и дальше до Хабаровки. Данным грунтовым путем могло быть достигнуто круглогодичное надежное сообщение между самыми важными пунктами – Владивостоком, заливом Посъет и Хабаровкой. При этом автор записки подчеркивал такие недостатки существовавшего пути, как ледоход, обмеление рек и прочие неудобства, надолго прерывавшие сообщение. Магистраль предлагалось строить поэтапно. Наиболее насущной была потребность в строительстве 175-верстного участка от Посъета до Раздольного.

В числе других особо важных дорог генерал-губернатор называл и 35-верстную дорогу от Владивостока до Углового, которую он предлагал провести в глубине п-ва Муравьева-Амурского, вместо наспех построенной береговой дороги.

В проектированной Анучиным дорожной сети были намечены и те тракты, которые имели значение не только для военных сообщений, но и для экономического оживления края. Такой, например, являлась задуманная Дмитрием Гавриловичем дорога от Анучино по рекам Лефу и Майхэ к Угловому. Необходимо отметить, что юг Уссурийского края был пересечен целым рядом троп, протоптанных пришлыми китайцами-промысловиками (манзами). Одну из них и предлагалось обратить в удобную для проезда дорогу. По ней

не только сокращался на целый переход путь войск с главного почтового тракта во Владивосток, в сравнении с дорогой через Никольское, но и возникало сообщение таких центров потребления продовольствия, как Владивосток, Никольское, Анучино с долинами Лефу и Майхэ, которые начали заселять русские крестьяне. Вся предложенная генерал-губернатором сеть колесных дорог имела протяженность около 1800 км¹¹⁷. Относительно некоторых дорог, намеченных военным министерством, Анучин замечал, что они уже достаточно накатаны благодаря интенсивному движению и по ним возможна езда в четырехколесных повозках. Поэтому потребность в специальных земляных работах отсутствовала. Таковы были, например, тележный тракт от Никольского через Покровку к Полтавскому караулу и дорога к корейской границе.

Рассматривая возможные способы постройки дорог, опираясь на опыт дорожного строительства в крае, генерал-губернатор скептически отзывался о привлечении местного населения к работам в виде натуральной повинности. Куда более эффективным в условиях Дальнего Востока, с его редким и бедным населением, ему представлялось использование труда военнослужащих за достойное вознаграждение. В дальнейшем в Приамурском военном округе войска активно привлекались к постройке казарм, батарей, грунтовых дорог. Плата за урок (дневную норму выработки), установленная военно-окружным советом, равнялась 82 коп., из которых рядовой получал на руки 30 коп., остальная сумма покрывала расход военного ведомства по обеспечению военнослужащего рабочей одеждой и продовольствием¹¹⁸. Таким образом государство минимизировало затраты на создание инфраструктуры Дальнего Востока, ведь вольнонаемных рабочих, готовых трудиться за столь невысокую плату невозможно было найти. Впрочем, Анучиным не отрицалась целесообразность и обязательного наряда на дорожные работы местного населения, и найма рабочих там, где это будет возможно и выгодно для казны.

Между тем далеко не вся намеченная дорожная сеть была в итоге осуществлена. Те же тракты, что появились в Южно-Уссурийском крае до конца

80-х гг. в основном устраивались трудом местного населения. Накатанная крестьянскими повозками проселочная дорога связала селения Осиновка и Спасское. Тележный тракт от Раздольного до Новокиевска, протяженностью 170 км, был накатан в 1887 – 1888 гг.; подобный путь от станции Подгородной (под Владивостоком) в долину Майхэ до Шкотова появился в 1889 г.¹¹⁹. Эти дороги помимо административного имели крупное хозяйственное значение, связав удаленные земледельческие районы с уже существовавшей транспортной сетью края.

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 выючные “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)¹²⁰. Таким образом, наиболее значительный прирост транспортной сети на юге Приморья наблюдался в 80-е гг. XIX в. Объясняется это как наиболее интенсивным строительством путей военного назначения, так и активизацией крестьянской колонизации. Переселение морем привело к существенному росту сельского населения Южно-Уссурийского округа, что не замедлило сказаться на интенсификации здесь дорожного строительства¹²¹. В 60–80-х гг. XIX в. в Приамурском генерал-губернаторстве Южно-Уссурийский край обладал наиболее густой дорожной сетью и на всем пространстве от Посъета до оз. Ханка, как и до Владивостока, можно было путешествовать в экипаже по вполне проезжей почтовой дороге¹²².

В Амурской области, естественные условия которой также немало препятствовали дорожному делу, между многими населенными пунктами отсутствовали даже простейшие колесные дороги – проселки, а почтовый тракт от Благовещенска до Хабаровки не представлял собой инженерного сооружения, лишь на отдельных участках он накатывался тележным проездом¹²³. 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 путь¹²⁴. 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. Положение облегчали зимники: превышавший 240 км – от станицы Черняевой по тайге в приисковые районы на Зее и протянувшийся на 530 км по льду Буреи до р. Умальты, от которой к ниманским приискам вела горная дорога протяженностью свыше 90 км¹²⁵.

Пренебрегая долгое время постоянным сообщением с Охотско-Камчатским районом, правительство могло пенять и на пустынную и на естественное труднодоступное положение его и сопряженные с данными обстоятельствами большие издержки содержания транспортных линий. В отношении Сахалина власти проявляли большую заинтересованность, в частности потому, что там еще в 50-х гг. XIX в. были открыты залежи каменного угля, и это немало способствовало развитию парового судоходства на Дальнем Востоке. Особые виды на Сахалин были и у МВД. Если в течение навигации сообщение материка с островом осуществлялось водным транспортом, то зимой оно прерывалось.

Установление регулярного и круглогодичного почтового сообщения с Сахалином представляло собой задачу государственного значения. В конце 70-х гг. администрацией Приморской области был поставлен перед генерал-губернатором Восточной Сибири вопрос об учреждении зимнего почтового сообщения на собаках между Николаевском и Сахалином¹²⁶. Путь от Николаевска до поста Дуэ на севере Сахалина, протяженностью 340 км, пролегал лиманом Амура и берегом Татарского пролива, пересекал его и прокладывался далее по западному побережью острова. Кроме каюра-проводника и 1 пассажира на нарте можно было разместить до 4-х пудов груза. В 1880 г. бы-

ло принято решение об отпуске средств на регулярное зимнее движение через Татарский пролив, и это сыграло свою роль в закреплении Сахалина за Россией¹²⁷. На самом острове, как и повсюду на Дальнем Востоке, испытывался острый недостаток в сухопутных дорогах, что отрицательно сказывалось на его хозяйственном освоении.

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 парходами¹²⁸. После продажи русских владений в Северной Америке в 1867 г. РАК прекратила свою деятельность.

База Сибирской флотилии (главный порт со всеми учреждениями), приказом морского министра от 25 февраля 1871 г., переводилась из Николаевска-на-Амуре в более удобный порт – Владивосток¹²⁹. Несмотря на то, что флотилия систематически пополнялась судами, отправляемыми из Кронштадта и черноморских портов, ее возможности были весьма ограничены. В 1860 г. в ней числилось 6 корветов, 6 клиперов, пароход и шхуна¹³⁰.

В середине 60-х гг. закладывается судостроительная база во Владивостоке, были построены первые шхуны для частных лиц и собраны 2 бота¹³¹. Один из них поддерживал сообщение Владивостока с Суйфуном. Кардинально ситуацию с морскими перевозками это не изменило. Тогда же было утверждено “Положение о переформировании команд Сибирской флотилии и портов Восточного океана”, где отмечалось, что состав флотилии должен формироваться всеми казенными судами, имевшимися в тихоокеанских портах¹³². Например, в 1872 г. флотилия имела в своем составе уже 23 судна

морского ведомства и 9 пароходов других ведомств (военного, инженерного, телеграфного)¹³³.

Но и такая консолидация морского флота не сняла остроты транспортной проблемы в регионе. Кроме того, этот флот был мало приспособлен для транспортных операций. Ощущалась, пусть и не постоянно, нехватка своего тоннажа, и не только частные фирмы, но и различные государственные учреждения, прибегали к услугам иностранных судовладельцев в каботаже, пренебрегая требованиями закона. Большую активность в дальневосточных водах проявляла британская фирма “Адамс и К^о”, чьи пароходы регулярно ходили в 70-е гг. из Шанхая и Нагасаки во Владивосток и Николаевск. Если же обратиться к торговым связям русского Дальнего Востока с Европой и Северной Америкой, то в 60 – 70-х гг. XIX в. все коммерческие контакты обеспечивались немецкими пароходами из Гамбурга и американскими из Сан-Франциско. Например, интересы крупнейшего немецкого пароходства – “Северогерманского Ллойда” – на Дальнем Востоке представляла такая авторитетная фирма, как “Кунст и Альберс”, фрахтовало иностранные суда для коммерческих рейсов в гавани Приморской области и другое известное предприятие – “Торговый дом Бринер и К^о”¹³⁴.

Сибирская флотилия, перевозя пассажиров и грузы, занималась несвойственным для военно-морского соединения делом. Да и содержание даже нерегулярных рейсов между Владивостоком и Николаевском шхунами “Ермак” и “Тунгус” обходилось казне совсем недешево – до 60 тыс. руб. в год. Кроме названных шхун еще десяток судов различных типов – от буксирного парохода до паровой канонерской лодки – были заняты перевозками вдоль побережья. А на расходы по содержанию всей флотилии государство в начале 80-х гг. тратило около 1,2 млн. руб. ежегодно¹³⁵. При этом Сибирская флотилия лишь изредка предпринимала крейсерские операции с административно-политической целью, в чем было ее важнейшее назначение. Подобное положение не отвечало государственным интересам России, существо которых, в данном случае, заключалось в обладании на Тихом океане собственным во-

енным и торговым флотом, способным успешно решать оборонные и хозяйственные задачи. Поэтому содействие русскому коммерческому судоходству на Дальнем Востоке было признано делом государственной важности.

В 1875 г. при морском министерстве создается особая комиссия для предварительного обсуждения вопроса об установлении частными компаниями пароходного сообщения в Приморской области. В комиссии были представлены все заинтересованные учреждения: морское, военное министерства, министерство иностранных дел, министерство внутренних дел, министерство финансов. Возглавил комиссию бывший главный командир портов Восточного океана, контр-адмирал Кроун¹³⁶. Так как хуже всего на Дальнем Востоке было поставлено дело морского сообщения административных и экономических центров Приморской области с побережьем Охотского моря и Камчаткой, а другая удобная связь с этими краями была просто невозможна, то комиссия признала целесообразной прежде всего эту линию. Речь шла о постоянном пароходном сообщении Владивостока с портами Охотского моря, Петропавловском и Командорскими островами. Заинтересованность государства в данном предприятии подчеркивалась готовностью оказать контрагенту существенную финансовую поддержку в виде поощрительной помильной платы. Заключение межведомственной комиссии затем рассматривалось в Особом совещании Приамурского края, образованном по повелению императора, также при морском министерстве. Председателем совещания являлся великий князь Константин Николаевич, глава морского ведомства. Было изучено предложение хорошо известного на Дальнем Востоке предпринимателя А. Филиппеуса о содержании его собственным судном сообщения по линии Владивосток – порты Охотского и Камчатского морей. Совещание министров во главе с великим князем признало предложение предпринимателя для казны приемлемым, так как размер испрошенной им субсидии был весьма близок к сумме, высчитанной в комиссии Кроуна¹³⁷. Постановление Совещания было утверждено царем 8 декабря 1875 г., а 15 июля 1876 г. МВД заключило

с Филиппеусом контракт о содержании пароходного сообщения на Дальнем Востоке в течение 10 лет¹³⁸.

Другими, важными для развития дальневосточного края, были признаны линии:

- 1) по Татарскому проливу от Владивостока до Николаевска;
- 2) заграничная линия Владивосток – Ханькоу;
- 3) по заливу Петра Великого от Владивостока до Посъета¹³⁹.

Заключенные в 70-х гг. с русскими компаниями контракты на содержание регулярных рейсов по данным линиям, были аннулированы по причине несостоятельности контрагентов казны; поэтому до начала 80-х гг., как было сказано выше, эти сообщения поддерживались исключительно случайными иностранными пароходами. 7 ноября 1879 г. по постановлению комитета министров, предприятие было передано на 15 лет судопромышленнику М.Г. Шевелеву, с выдачей ему от казны поощрительной помильной платы¹⁴⁰. Получала правительственную субсидию и такая крупная компания как Добровольный флот, пароход которой с 1886 г. ходил в прибрежные пункты Охотского и Берингова морей, заменив судно Филиппеуса¹⁴¹. Поощрительные меры со стороны правительства являлись объективно необходимыми, потому что в сфере каботаж на Дальнем Востоке, на начальной стадии его хозяйственного освоения, русские и иностранные предприниматели находились на разных стартовых позициях. Преимущество было на стороне зарубежных капиталистов: они были попросту богаче. В Петербурге, конечно, учитывали и специфические условия слабо заселенного края, с неразвитыми еще торговлей и промышленной деятельностью. В подобных условиях такой капиталоемкий бизнес, как каботаж, был сопряжен со значительным риском предпринимателя. Субсидии, с точки зрения чиновников, должны были обеспечить безубыточность коммерческого пароходства.

Еще одним аспектом проблемы являлся военный подход к развитию русского судоходства в бассейне Тихого океана. Он был особенно подчеркнут на заседаниях очередной комиссии при морском министерстве в 1885 г. Предсе-

дателем этой комиссии являлся контр-адмирал Копытов¹⁴². В журнале комиссии обоснована заинтересованность государства в появлении большего числа русских судовладельцев на Дальнем Востоке. Особую пользу России они могли принести в военное время. Местные навигационные условия вызвали потребность в мелкосидящих пароходах: только они могли подойти непосредственно к берегу, почти повсеместно от Посъета до Охотска, а также войти с моря в Амурский лиман, не говоря уже о таких неглубоких реках, как Суйфун. Таким, например, был пароход “Владивосток”, бороздивший в начале 80-х гг. XIX в. воды Японского моря. Следовательно, при вооруженных столкновениях с азиатскими соседями небольшие пароходы были бы чрезвычайно полезны своей способностью проникать уже в чужие реки. И, понятно, в такой ситуации следовало рассчитывать лишь на русских судовладельцев. Существенную услугу в военное время могли оказать экипажи коммерческих судов, знакомые с фарватером и вообще с местными условиями. Преимущества использования в локальной войне, пусть и со вспомогательной целью, частного пароходства, по мнению членов комиссии должны были компенсировать издержки правительства, связанные с субсидированием транспортных фирм¹⁴³. Следует отметить, что идея использования торгового флота в военных целях на Дальнем Востоке была не нова, в 1880 г., в период обострения отношений с Китаем, пароходами Добровольного флота была усилена русская тихоокеанская эскадра¹⁴⁴.

Несмотря на усилия правительства, кардинально изменить ситуацию с русским каботажом так и не удалось. Коммерческий флот, оперировавший в дальневосточных водах, оставался малочисленным. В середине 80-х гг. он был представлен 3 шхунами, 1 пароходом, 3 паровыми баркасами и 20 баржами¹⁴⁵. Причина такой плачевной ситуации заключалась в общей экономической отсталости региона, зачаточном состоянии местной промышленности 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, не эффективных потуг правительства. Не добившись в 60 – 80-х гг. существенных успехов в решении названных задач, государство фактически расписалось в собственном бессилии: в 1888 г., сделав исключение для Приамурского генерал-губернаторства, император Александр III разрешил главному начальнику края допускать, по необходимости, иностранный каботаж в течение 10 лет и облагать его особыми сборами¹⁴⁶. Последние предполагалось использовать для развития на месте русского судоходства.

С целью выработки правил о взимании данных сборов генерал-губернатором А.Н. Корфом в 1889 г. была назначена комиссия в составе командира Владивостокского порта, контр-адмирала Ермолаева (председатель), капитанов первого ранга Лаврова и Старка, капитана второго ранга Кази, поручика корпуса штурманов Панова, агента Добровольного флота Терентьева, Владивостокского полицмейстера Петрова, товарища Владивостокского городского головы Федорова, купцов Даттана и Линдгольма, прокурора Бушуева и акцизного надзирателя Шукевича¹⁴⁷. Чтобы не сделать рынок транспортных услуг непривлекательным для зарубежных компаний и не нанести ущерб местным грузоотправителям, комиссия предложила довольно либеральные правила. Пошлина взималась за каждый рейс судна между русскими портами, в размере 40 коп. с регистровой тонны, что едва могло привести к заметному повышению фрахтов. Барон Корф утвердил документ, который назывался “Правилами об обложении особым сбором иностранных судов, занимающихся каботажом на русском побережье Тихого океана”, 5 апреля 1889 г.¹⁴⁸ К 1896 г. казна получила около 62 тыс. руб. каботажного сбора с иностранцев, но это, как отмечалось выше, не решило проблем дальневосточного каботажа¹⁴⁹.

В итоге в 60 – 80 гг. XIX в. на российском Дальнем Востоке, усилиями центральных и местных органов государственной власти формируется начальная транспортная сеть, совершенствуются средства доставки людей и грузов. Специфика государственного участия в транспортном освоении края

в эти годы заключалась в выполнении системообразующей функции: в условиях абсолютного бездорожья, малочисленности местного населения и отсутствия у него значительных свободных капиталов именно государственная машина, с ее властными и финансовыми ресурсами должна была сыграть ключевую роль в создании транспортной сети на территории Дальнего Востока. Абсолютистское государство, опираясь на присущие ему авторитарные методы управления и свои действительные финансовые возможности, пыталось рационально организовать региональную транспортную систему, в которой могли бы гармонично сочетаться как ее водная, так и сухопутная составляющие. Для поиска оптимальных решений создавались временные коллегиальные органы – комиссии при министерствах, межведомственные совещания – компетентность которых едва ли подлежит сомнению. Существенно и то, что данные совещательные органы, как правило, согласовывали свои позиции с мнением главного начальства Приамурского края. Лишь после этого вопросы транспортного освоения края рассматривались высшими инстанциями – комитетом министров, Государственным советом – после чего окончательное решение утверждал император. Особого внимания заслуживает факт предоставления местным властям значительных полномочий в вопросе транспортного строительства, чем достигалась известная оперативность его решения (дорожная часть, как и большинство иных вопросов, на Дальнем Востоке находилась в ведении генерал-губернатора).

Транспортная политика государства на Дальнем Востоке в те годы не смогла избежать некоторых ошибок и издержек (как это было, например, в области дорожного строительства). Объяснение допущенным ошибкам следует искать в той поспешности, с какой Россия занимала Приамурский край. Главная задача, которую решало государство, – достижение выигрыша во времени при создании на Дальнем Востоке полнокровной транспортной системы. При этом неизбежно в жертву приносилось качество сооружаемой сети. Преимущество было отдано устройству комбинированных путей сообщения, как требовавших наименьших денежных и трудовых затрат. Эти магист-

рали связали главные пункты Дальнего Востока – Благовещенск, Хабаровку, Николаевск, Владивосток. Включая крупные реки и грунтовые пути, лишь изредка специально построенные, в основном же накатанные повозками, такие дороги по общероссийской классификации относились к путям сообщения первых трех классов (государственного и губернского значения). А дорог местного значения, тех, которые связывали населенные пункты в отдельно взятой округе и играли крупную роль в хозяйственной жизни, на Дальнем Востоке катастрофически не хватало. Последнее обстоятельство являлось важнейшим препятствием для успешного освоения региона.

1.3. Роль частного предпринимательства в развитии транспорта на Дальнем Востоке в 50 – 80-х гг. XIX в.

По мере развития экономики Дальнего Востока, насыщения его сельским и городским населением, все более заметную роль в транспортном освоении восточной окраины России стали играть частный капитал и частная предприимчивость. Главным стимулом ее проявления был растущий спрос на транспортные услуги и практически полное, в первое время, отсутствие конкуренции.

В исследуемый период основные грузопотоки на Дальнем Востоке распределялись по водным путям. Морской путь, после открытия в 1869 г. Суэцкого канала, был удачной – удобной и сравнительно дешевой – альтернативой долгому и дорогому сухопутному сообщению Дальнего Востока с Европейской Россией. По водным путям, в том числе речным, прибывали в край переселенцы, доставлялись товары для торговых фирм Приамурья, завозились припасы на прииски, перевозились казенные грузы для войск и различных учреждений. Поэтому именно к водному транспорту стали прежде всего проявлять интерес деловые люди. Среди них особую роль играли купцы – люди, предприимчивые по натуре. Обзаведение собственными судами сулило прибыль не только от контрактов по транспортировке, заключенных с казной либо с частными лицами. Фирм, которые бы занимались лишь транспортными операциями, почти не было. Предпринимательский риск (ведь

значительные первоначальные затраты могли и не окупиться) объяснялся стремлением обеспечить транспортом прежде всего свои торговые и промышленные предприятия¹⁵⁰. Тот же “Торговый дом братьев Бутиных”, который обзавелся на Амуре несколькими пароходами, вел хлебную торговлю, имел интересы в золотопромышленности, солеварении, винокуренной отрасли. И таких примеров было не мало. Фрахтовка же чужих судов существенно увеличивала накладные расходы предпринимателей.

Значительным фактором роста коммерческого флота в Амурском бассейне стало бурное развитие местной золотопромышленности с конца 60-х гг. XIX в. К концу 80-х гг. добыча золота в Приамурье достигла уже довольно крупных размеров, за 2 десятилетия (с 1870 по 1890 г.) количество приисков увеличилось в 7 раз¹⁵¹. Динамика развития парового флота в Амурском бассейне в эти годы была продемонстрирована выше. Поскольку прииски золотодобывающих компаний находились, как правило, в труднодоступных местах по рекам системы Амура (Джалинда, Амгунь, Буряя и др.), то самым надежным средством доставки туда людей и необходимых материалов были мелкосидящие речные пароходы. Например начало паровому судоходству по Бурее положила в 70-х гг. “Ниманская компания”, пароход которой имел с грузом осадку, равную всего 2 футам (около 60 см)¹⁵².

Особенно хорошо зарекомендовали себя на Амуре пароходы американской системы, так называемые “заднеколесники”, лучше других преодолевавшие мелкие участки русла. Такие пароходы имели деревянные корпуса и строились на месте по типу парохода “Джалта”, построенного в 1883 г. по чертежам, сделанным в Америке¹⁵³. “Заднеколесники” не буксировали баржи, а перевозили груз на себе, имея большую грузоподъемность. Они поднимали до 20 тыс. пудов груза (примерно 320 т), каждый пароход мог вместить до 250 пассажиров¹⁵⁴. Но далеко не все пароходы, курсировавшие по Амуру и его притокам, были таковы. Увеличение спроса на речные перевозки вызвало к жизни целый ряд частных фирм. Они наспех обзаводились пароходами, выписывая машины и котлы из-за границы, а корпуса, как правило, дере-

вянные строили на месте мастера-самоучки. Но с 1870 г. из-за рубежа стали поступать первые железные корпуса для речных судов, сборка производилась в Николаевске¹⁵⁵. Амурские пароходы обладали небольшой мощностью – в среднем около 40 л.с.¹⁵⁶. Стальные и железные пароходы буксировали баржи и возили пассажиров¹⁵⁷. В 1880 г. на Амуре было 26 таких судов, к 1890 г. их количество возросло до 32, а грузоподъемность увеличилась с 2450 до 3270 т.¹⁵⁸

Возвращаясь к вопросу о транспортных возможностях золотодобывающих компаний той эпохи, следует отметить, что к 1881 г. “Верхне-Амурская компания” располагала 2 пароходами с мощностью машин 60 и 100 л.с. соответственно, фирма сибирских купцов Бутиных – также 2 пароходами в 45 и 20 л.с. соответственно, “Ниманская компания” – 1 пароходом в 15 л.с. “Торговый дом братьев Бутиных”, обладавший своей судостроительной базой, готов был спустить на воду в навигацию 1881 г. еще 2 парохода по 150 л.с. каждый¹⁵⁹. В 1887 г. “Верхне-Амурская компания” располагала уже 4 речными пароходами американской постройки¹⁶⁰. Если учесть, что крупнейший перевозчик на Амуре – “Товарищество Амурского пароходства” – в 80-х гг. обладало флотом в 16 пароходов, из которых постоянно действовавшими были только 11 – 13 судов¹⁶¹, то будет очевидно, что золотопромышленники постепенно становились серьезными конкурентами самого значительного транспортного предприятия Приамурья.

“Товарищество для устройства срочного пароходства по рекам Амурского бассейна” или, попросту, “Товарищество Амурского пароходства” было учреждено в 1871 г. Эта акционерная компания создавалась при поддержке государства и с привлечением иностранного капитала. В появлении в тот период на российском Дальнем Востоке акционерной компании не было ничего необычного. В течение всего XIX в. в России активно создавались “компании на акциях” или “товарищества по участкам”. Российское законодательство определяло предмет деятельности акционерных компаний как “всякого рода полезные и общему благу непротивные предприятия по торговле, по застра-

хованию, по перевозкам и вообще по какой бы то ни было промышленности”¹⁶². В акционерном обществе больше, чем в какой-либо другой организационной форме ассоциации капитала, достигается его централизация. Это и позволяет предпринимателям начинать крупное, требующее больших затрат, дело. Как известно, один из базовых принципов, на которых зиждется правовая конструкция акционерной компании – принцип ограниченной ответственности акционеров. Так, в случае банкротства компании ответственность акционеров ограничивается лишь стоимостью принадлежащих им акций. В связи с этим, государственная власть строго регламентировала процесс возникновения и деятельности акционерных обществ, вплоть до законодательного оформления учреждения и обязательной публикации отчетов о текущем положении компании. Разрешительная (концессионная) система учреждения вела к тому, что судьба любой акционерной компании в России оказывалась в зависимости от чиновничества. Открывалась возможность для сращивания акционерных компаний с царской бюрократией¹⁶³. Не было исключением и “Товарищество Амурского пароходства”.

Идея создания на Дальнем Востоке крупной транспортной фирмы нашла живой отклик в правительственных сферах, ведь организация регулярного (срочного) пароходного движения по Амуру и важнейшим его притокам являлась делом государственного значения. Поэтому предполагалось всячески поддерживать это предприятие, как нацеленное на особенно полезную деятельность. Подобная практика была распространена в целом по стране¹⁶⁴. Вопрос стоял о субсидировании компании и передаче ей в качестве концессионного имущества казенных судов, находившихся на Амуре. Предполагалось и монопольное право транспортировки по рекам Амурского бассейна. Такое участие государства имело, помимо прочего, огромное моральное значение. Устав “Товарищества Амурского пароходства” был утвержден 18 сентября 1871 г.¹⁶⁵ В организации компании ведущую роль сыграли столичные капиталисты С.С. Абаза, Н.Д. Бенардаки, А.А. Этолин, а также полковник Изенбек, руководивший в первое время делами товарищества на Амуре. У

этих дельцов были связи в правительственных кругах, что имело решающее значение при передаче им концессии. Однако это были не единственные претенденты на дальневосточную концессию. С названной группой пытались конкурировать, например амурские купцы Мокеевский, Очередин, Платунов, Лабунцов, Караулов, Лаврушин, Бусыгин, которые составили полное товарищество с капиталом в 400 тыс. руб. Но их постигла, по понятным причинам, неудача¹⁶⁶.

Общий капитал новой компании составил 0,7 млн. руб., разделенных на 1 тыс. паев. Согласно своему Уставу “Товарищество Амурского пароходства” было обязано поддерживать регулярное сообщение не меньше, чем 12 пароходами с 15 баржами по рекам Амурского бассейна. Рейсы по Амуру необходимо было совершать не реже 2 раз в месяц, по Уссури – не реже 4 раз. Открыть исправную навигацию следовало уже в 1872 г.¹⁶⁷. Компания получала казенное имущество, а именно 3 баржи и пароходы: “Константин”, “Генерал Корсаков”, “Лена”, “Чита”, “Ингода”, “Онон”, “Сунгача”, “Уссури” и “Зея”. Все суда ранее состояли в Сибирской флотилии¹⁶⁸. Правительство, желая избавиться от хлопот по организации систематических пароходных рейсов в Амурском бассейне, уступало предпринимателям суда за 40% их первоначальной стоимости¹⁶⁹. Справедливости ради надо заметить, что некоторые пароходы были далеко не новы. За принятое от казны имущество фирма должна была расплатиться не позже месяца по приемке. Бесплатно товарищество получало казенные пристани в Сретенске, Михайло-Семеновском, Хабаровке и Благовещенске; мастерские – в Сретенске и Благовещенске. Поддержка казны этим не ограничивалась. По § 11 Устава, компании в течение 20 лет назначалась субсидия в виде порейсовой платы: в первые 10 лет по 2 руб. 15 коп. за каждую пройденную пароходами версту, в другие 10 лет предполагалось уменьшение поощрительных выплат на 5% за каждый последующий год. При этом особо оговаривалось, что размер ежегодной порейсовой платы не должен превосходить 245 тыс. руб.¹⁷⁰. То есть на 20 лет предприятие получало гарантии правительства по финансовой поддержке, размер

которой всецело зависел от фактически пройденного судами товарищества расстояния. Кроме того, оформляя свои отношения с этой компанией, правительство обязалось не прибегать к услугам других фирм по перевозке казенных грузов, пока их ежегодный объем на Амуре не превысит 300 тыс. пудов¹⁷¹. Упомянутое выше постепенное сокращение государственной помощи было обосновано уверенностью в успешности и замечательной будущности предприятия.

Активное участие в субсидировании товарищества принимали иностранные капиталисты. Ощущая недостаток собственных средств для покупки указанного в Уставе числа судов, компания была вынуждена обратиться к финансовой помощи английского банкирского дома “Эрлангер и К°”. В 1871 г. по договору с ним в Англии были выпущены ценные бумаги этой русской транспортной компании, под которые удалось получить 168 тыс. фунтов стерлингов¹⁷². Эти деньги позволили предприятию начать операции на Амуре.

Сложно дать однозначную оценку двадцатилетней деятельности “Товарищества Амурского пароходства”. С определенностью можно говорить о том, что заслужить репутацию надежного партнера и исправного контрагента казны компании не удалось. Несмотря на субсидии, товарищество не выполняло своих обязательств перед правительством, компания не смогла поддерживать в исправном состоянии свои суда и проигрывала в конкурентной борьбе другим частным перевозчикам. В 1876 г. был поднят вопрос о назначении правительством инспектора за деятельностью компании, однако власти сами не проявили необходимой настойчивости и последовательности в этом вопросе. В итоге, в 1885 г. генерал-губернатору Корфу оставалось лишь сетовать, в отношении министра финансов, на отсутствие “должности для местного надзора за пароходством Амурского бассейна”¹⁷³. А государство, безусловно, имело на такой надзор право, ведь к середине 80-х гг. правительство ссудило товариществу свыше 5 млн. руб., получая взамен некачественно исполненные услуги¹⁷⁴.

Между тем для акционеров компания являлась источником немалой прибыли, что объяснялось большими возможностями данного предприятия в сравнении с конкурентами. Товарищество активно привлекало частные грузы. Так, с 1879 г. компания занялась доставкой грузов по Зее, что принесло существенную прибыль. В этот год именно перевозка частных грузов дала наибольшее увеличение операционного дохода, который составил свыше 570 тыс. руб., что было выше показателей предшествовавшей навигации на 11%¹⁷⁵. При этом основная масса полученных средств доставалась акционерам, преимущественно иностранным, флот обновлялся медленно, росли эксплуатационные расходы и задолженность перед казной. В том же 1879 г. правление компании докладывало общему собранию пайщиков о плачевном состоянии флота. Наиболее ветхие суда уже не могли окупать себя, в то время таких пароходов в компании было 6 из 15¹⁷⁶. Активизация же деятельности предприятия вела лишь к большему износу этого несовершенного, устаревшего транспорта. Пришедшему к управлению компанией в середине 70-х гг. – в период ее острейшего кризиса – Ф.П. Неронову не удалось исправить ситуацию в корне. Хотя при новом председателе Правления у компании появились такие солидные партнеры, как банкирский дом “Мейер и К°”, ссужавший товариществу крупные суммы, и бельгийская фирма “Дж. Коккериль”, поставлявшая на Амур пароходы и баржи¹⁷⁷. Долги товарищества, между тем, росли, пароходы ветшали, а основная часть полученной прибыли присваивалась иностранными компаньонами¹⁷⁸.

Заинтересованность государства в деятельности “Товарищества Амурского пароходства” была огромна. В соответствии с Уставом компании, казенные грузы доставлялись на ее пароходах и баржах по низкому тарифу: вниз по течению по 0,017 коп. с пуда и версты, а вверх – по 0,035 коп. За доставку пуда груза из Сретенска в Николаевск, расстояние между которыми по реке составляет около 3 тыс. км (в верстах расстояние немного меньше), товарищество получало 50 коп., в обратном направлении – 1 руб.¹⁷⁹. Однако выгода казны заключалась в том, что значительная часть грузов назначалась на про-

межуточные станции, почему плата за провоз по тарифу была ничтожной. Кроме того, “Товарищество Амурского пароходства” фактически обязывалось отдавать предпочтение казенным грузам, ожидая в течение навигации наряды на их отправку и теряя заказы по срочной доставке частных грузов, за перевозку которых могло получить большую прибыль. Еще одним немаловажным обстоятельством, объяснявшим заинтересованность государства в субсидируемом речном пароходстве, было обязательство компании предоставить правительству свои пароходы в случае открытия военных действий¹⁸⁰.

Между тем деятельность товарищества едва ли устраивала правительство. Отзывы местных властей о компании, о ее пользе краю были негативными. Военный губернатор Приморской области И.Г. Баранов справедливо отмечал, что “Товарищество Амурского пароходства”, пользуясь субсидиями и кредитами государства, могло вести дело с большим успехом. В действительности, “... несмотря на все усилия местной пароходной администрации дело шло весьма туго, и на каждом шагу обнаруживалась несостоятельность товарищества”¹⁸¹. В итоге эта фирма, заработав на перевозках не менее 1 млн. 160 тыс. руб.,¹⁸² так и не смогла обеспечить надежного сообщения по Амуру и его притокам. Поэтому в 1892 г., по истечении срока выдачи казенной субсидии, концессия была передана другой компании – “Амурскому обществу пароходства и торговли”. “Товарищество Амурского пароходства” еще в течение ряда лет продолжало свои операции на Амуре, но преодолеть кризис так и не сумело.

Развитию судоходства в Амурском бассейне серьезно мешала совершенная неустроенность речных путей. Требовалось установить предостерегательные знаки в местах, опасных для плавания, провести дорогостоящие землечерпательные и камнеуборочные работы, устроить затоны для безопасной зимовки судов. Эти мероприятия повели бы к сокращению издержек судовладельцев, благотворно отразившись на экономической жизни края в целом. Необходимость инвестиций в обустройство водных путей осознавалась капи-

талистами Приамурья, они готовы были отчислять определенные суммы на улучшение навигационных условий в Амурском бассейне.

Но по заведенному в России порядку проведение любого мероприятия экономического характера регламентировалось государством, будучи продуктом правительственного усмотрения. С одной стороны, такое положение оказывало пагубное воздействие на развитие частной инициативы, сковывая ее. С другой стороны, при слабой сплоченности буржуазии в России во второй половине XIX в., государство было тем институтом, который мог успешно справиться с ролью организатора столь важного и полезного дела.

В январе 1881 г. на стол генерал-губернатора Восточной Сибири легла докладная записка распорядителя делами “Торгового дома братьев Бутиных”, коммерции советника Михаила Дмитриевича Бутина¹⁸³. Автор записки обращал внимание генерал-губернатора на причины медленного развития торговли в Приамурье. Важнейшая из них, по мнению Бутина, заключалась в “... полнейшей необеспеченности товароотправителей за сохранность груза по Амуру и Шилке на пароходах, где ни одно страховое общество не берет товары на страх за обыкновенную страховую премию на том основании, что плавание сопряжено с ежеминутными опасностями: множество мелей, узких и быстрых проходов, подводных камней и утесов, не означенных никакими предупреждающими знаками”¹⁸⁴. Предприниматель предлагал решать проблему силами самих судовладельцев, которые могли вносить на обстановку фарватера и очистку дна от особенно опасных камней вполне приемлемый взнос – по 10 руб. с каждой силы собственных пароходов. При этом М.Д. Бутин замечал: “... Хотя многие из пароходовладельцев соглашаются в принципе с такой мерой..., но чтобы привести эту мысль в исполнение – труд непосильный для частных лиц – необходима инициатива и распоряжение правительства”¹⁸⁵. Здесь следует заметить, что для Европейской России в тех же целях был законодательно закреплен порядок обложения особым сбором грузов, перевозимых по речным путям. На Дальнем Востоке эта мера, в силу

слабого развития торговли и промышленности, не могла дать необходимого эффекта и была просто вредна.

Вопрос тем не менее не получил скорого разрешения (сказывалась неповоротливость бюрократического механизма империи); лишь с созданием Приамурского генерал-губернаторства и интенсификацией движения по Амуру решение проблемы обустройства речных путей сдвинулось с мертвой точки. В начале 1886 г. по предписанию Приамурского генерал-губернатора военным губернатором Амурской области была образована комиссия для разработки правил о денежном сборе с пароходов и барж в Амурский навигационный капитал (для улучшения условий судоходства), а также правил о ежегодных съездах пароходовладельцев в г. Благовещенске¹⁸⁶. Основная цель этих съездов заключалась в объединении всех заинтересованных лиц для практического решения задач по оптимизации судоходства в Амурском бассейне. На съездах должны были происходить: обмен сведениями о всех неудобствах судоходства, определение мер, необходимых для исправления выявленных неудобств; выяснение очереди исполнения работ; обсуждение способа их исполнения (подрядный или хозяйственный). Постановления съездов представлялись на утверждение генерал-губернатору. При необходимости съезд амурских пароходовладельцев мог обращаться с ходатайством к правительству. Таким образом, под правительственным контролем на предпринимателей возлагалось расходование целевых сумм – навигационного сбора – и производство самих работ. Съезды должны были проходить ежегодно в период между 10 и 20 января, в них следовало принимать участие всем владельцам пароходов либо лично (многие постоянно жили в Благовещенске), либо через своих доверенных. Правилами о съездах пароходовладельцев предусматривалось участие в них командиров амурских пароходов, поскольку эти лица лучше других были знакомы со сложностями судоходства в Амурском бассейне.

По постановлению военного губернатора Амурской области от 22 апреля 1886 г. устанавливался ежегодный сбор с судовладельцев в следующем раз-

мере: 1) по 3 руб. с силы парохода; 2) по 1 коп. с фута грузоподъемности пароходов и буксирных барж; 3) по 25 руб. с каждой сплавной баржи¹⁸⁷.

Первый съезд торжественно открыл Амурский губернатор А.С. Беневский 12 января 1887 г.¹⁸⁸ Кроме доверенных таких крупных предприятий, как “Товарищество Амурского пароходства”, “Верхне-Амурская компания”, “Ниманская компания”, “Зейская компания”, в съездах амурских пароходоладельцев участвовали доверенный иркутского купца Пахолкова А.Д. Шипулин, благовещенский 1-й гильдии купец Н.В. Ельцов, благовещенские купцы И.Е. Шустов, Л.П. Соколов, А.П. Буянов и др.¹⁸⁹ Располагая суммой в 12 тыс. руб. (столько собирали ежегодно в Амурский навигационный капитал, поступавший на хранение в Благовещенское казначейство) съезды могли ограничиться организацией только самых неотложных работ. К таковым относились уборка подводных камней и обозначение створными знаками пути для прохода судов на перекатах. В 1887 г. убрали 32 опасных камня, исследовали 2 переката (Улемчинский и Усть-Стрелочный), где и были поставлены створные знаки¹⁹⁰. В следующем году на верхнем Амуре была произведена уборка еще 106 камней, представлявших опасность судоходству¹⁹¹. В 1889 – 1890 гг. также проводилась расчистка Шилки и верховьев Амура, как самых проблемных участков водной магистрали, которая связывала Дальний Восток с Забайкальем, на что потратили 12199,5 руб.¹⁹² А всего за эти 2 года на улучшение судоходных условий Амура судовладельцами было ассигновано свыше 19 тыс. руб.¹⁹³ Так работал частный капитал в деле, имевшем огромное значение для всего Приамурского края.

Примерами участия частного капитала в сфере каботажного судоходства на Дальнем Востоке в рассматриваемый период являлись предприятия Семенова, Филиппеуса, Шевелева, Федорова и, безусловно, такое крупное пароходное предприятие, как “Добровольный флот”. Уже в 60-х гг. владивостокский купец Я.Л. Семенов на своей шхуне “Эмилия”, построенной во Владивостоке, доставлял по контракту с военным министерством грузы в залив Ольги, для местного поста¹⁹⁴. Петропавловский купец 1-й гильдии А.Ф. Филиппеус на пароходе

“Курьер” занимался с 1871 г. доставкой различных товаров на охотско-камчатское побережье. Для Филиппеуса, как и для Семенова, транспортные операции отнюдь не были главным в бизнесе. За спиной этого предпринимателя стояли американская фирма “Братья Уольш”, финансировавшая его, а также столичные капиталисты¹⁹⁵. Дельцом была поставлена на широкую ногу скупка пушнины на северо-востоке Приморской области. Меха доставлялись американским компаньонам, которые затем, с немалой прибылью, сбывали их на Лондонском пушном аукционе¹⁹⁶. Начиная с 1876 г. пароход этого предпринимателя стал совершать ежегодные рейсы по северной линии, за что Филиппеус получал правительственную субсидию в 30 тыс. руб. (иначе контрагент становился перед лицом значительных убытков)¹⁹⁷. При этом судовладелец брал на себя обязательство бесплатной перевозки почты, ясаков, казенных пассажиров. Еще до истечения контрактного (десятилетнего) срока Филиппеус уведомил генерал-губернатора и окружное интендантство о своем отказе содержать после 1886 г. пароходную линию; он продал пароход и начал фрахтовать для вывоза пушнины иностранные суда, сократив этим значительно собственные издержки¹⁹⁸.

Настоящим прорывом в решении задачи сообщения Дальнего Востока с Европейской Россией стала деятельность такой компании как “Добровольный флот”. Инициатива создания в России крупного коммерческого пароходства, способного сослужить стране немалую службу и в военное время, базировалась на самой широкой социальной основе, что нашло в итоге отражение в названии предприятия. В разных городах страны открылись 1878 г. комитеты по сбору средств для покупки пароходов. Был такой комитет и во Владивостоке. Возглавил компанию по сбору пожертвований Московский главный комитет¹⁹⁹. Важную роль в создании “Добровольного флота” сыграли деловые круги России, осознававшие острую потребность в форсированном развитии транспорта в стране, которая переживала промышленный подъем. При этом, очевидна была неспособность государственного аппарата самостоятельно решить такую насущную проблему. “Добровольный флот” должен

был стать связующим звеном между западом и востоком России и дать импульс к освоению последнего. "... Следовало бы все общественные пожертвования и усилия обратить на проложение южно-азиатского морского пути к Восточной Сибири, в Амурский край. Когда этот край, при широкой колонизации его, станет на ноги и начнет свою общемировую деятельность, ... тогда представится возможность проложить железную дорогу через Сибирь, которая даст полную эксплуатацию сибирских богатств...", – говорилось в одном из частных обращений в Главное правление "Добровольного флота"²⁰⁰. В мае 1879 г. правительство утвердило положение "Общества Добровольного флота" как компании, нацеленной на морские перевозки из черноморских портов России на Дальний Восток²⁰¹. Созданное на народные пожертвования пароходство незамедлительно приступило к работе. Особенно крупную роль эта компания сыграла в переселении на Дальний Восток выходцев из Европейской части страны: с 1883 по 1899 г. в Приморскую область было доставлено свыше 45 тыс. человек, в среднем 2,6 тыс. человек в год; а всего, до начала эксплуатации Транссиба, пароходы "Добровольного флота" перевезли на Дальний Восток более 300 тыс. человек: переселенцев, военнотружущих, ссыльных²⁰². С середины 80-х гг. XIX в. судами компании ежегодно доставлялось от 3,4 до 5,3 млн. пудов различных грузов²⁰³.

С 1880 г. начала действовать Приморская линия "Добровольного флота". Имевший малую осадку пароход "Владивосток", принял в одноименном порту грузы, привезенные океанским судном компании и адресованные в Николаевск, и доставил их к месту назначения. "Владивосток" был приобретен специально для рейсов в дальневосточном бассейне.

В апреле 1882 г. председатель "Общества Добровольного флота" К.П. Победоносцев представил императору Александру III докладную записку, в которой ходатайствовал об установлении компании казенного пособия в размере 7,5 млн. руб. сроком на 10 лет. В результате, с 1883 г. "Добровольный флот" стал получать дотации правительства, которые были призваны сократить издержки предприятия, связанные с эксплуатацией судов²⁰⁴. Пароходы,

создававшиеся как крейсера, оказались мало приспособленными для пассажирских перевозок. Спустя еще 3 года, в 1886 г., по указанию министра внутренних дел компания приступила к обслуживанию линии между Владивостоком и портами Охотского и Берингова морей. За эти срочные рейсы “Добровольный флот”, как и ранее предприятие Филиппеуса, получал казенную субсидию, что, однако, не покрывало убытков компании. Ее пароход перевозил бесплатно почту и курьеров, а чинов морского, военного ведомств и переселенцев – по специальным тарифам, утвержденным министром финансов. Управление “Добровольным флотом” возлагалось в те годы на комитет, подчинявшийся главе морского ведомства; в военное время, как отмечалось выше, пароходы компании должны были выполнять крейсерские операции.

Говоря о сущности этого, вне всякого сомнения, важного для края предприятия, В.П. Бянкин справедливо отмечал: “Направляя и регулируя деятельность “Добровольного флота”, русское правительство с его помощью проводило свою политику на Дальнем Востоке: политику укрепления своего военного присутствия в крае, политику заселения края, экономического освоения края. В то же время “Добровольный флот” был детищем и торгово-промышленного капитала России, с его помощью и при его непосредственном участии зарождалась русская промышленность и торговля на Дальнем Востоке”²⁰⁵. Во второй половине 80-х гг. примеру “Добровольного флота” последовали другие судоходные компании, такие как “Русское Восточно-Азиатское пароходство”, “Русско-Балтийское пароходство”, также открывшие рейсы на Дальний Восток.

Частные предприниматели проявляли устойчивый интерес к организации систематического пароходного движения в прибрежных водах Приморской области. При этом они рассчитывали на финансовую поддержку правительства. В 1876 г. последнее заключило договор с надворным советником Я.Н. Бутковским о содержании им в течение 15 лет собственными пароходами линий: Владивосток – Николаевск, Владивосток – Ханькоу, Владивосток – Посьет, с организацией сообщения по р. Суйфун до п. Раздольного. Со-

гласно контракту, этот промышленник (у него, как известно, были интересы в угольной отрасли Сахалина) должен был приступить к работе в навигацию 1877 г. и получать, при этом, пособие казны. Необходимая для производства порейсовой платы Бутковскому сумма – 65 тыс. руб. – уже была внесена в расходную смету департамента торговли и мануфактур министерства финансов²⁰⁶. Предприниматель, со своей стороны, вносил в Государственный банк 30 тыс. руб. залога в обеспечение исправности фирмы. Актуальность этого условия подтвердил печальный итог деятельности данного контрагента казны: из-за финансовых затруднений Бутковский передал контракт акционерному обществу “Сахалин”, но и последнее, по тем же причинам, не смогло наладить дела²⁰⁷. Компания вынуждена была продать за долги свой пароход “Великий князь Константин”.

В 1878 г. перевозкой грузов, главным образом, чайных из Шанхая занимался пароход “Батрак”, принадлежавший кяхтинской фирме “Шевелев, Токмаков и К^о”. Это судно доставляло товары в Николаевск, по пути заходя во Владивосток, Корсаковский пост, Императорскую гавань и Де-Кастри. Из Николаевска чайные грузы, привезенные “Батраком”, отправлялись по реке до Сретенска, а дальше, до Иркутска – гужем. Доставка чая в Сибирь по воде сокращала время пребывания груза в пути на 1 – 2 месяца. В 1878 г. этот пароход погиб вблизи Дуэ²⁰⁸.

В 1880 г. владивостокский купец 1-й гильдии М.Г. Шевелев заключил контракт с министерством финансов о содержании срочного пароходного сообщения по линиям, предоставленным ранее заботам Бутковского и общества “Сахалин”. Шевелев взял на себя обязательство совершать, начиная с 1882 г., 5 срочных рейсов в год, при этом пробег его парохода должен был составлять свыше 18 тыс. миль, а субсидия правительства исчислялась по принципу – 3 руб. за милю плавания²⁰⁹. Испытывая сначала финансовые трудности, предприниматель все же сумел устроить дело. Его предприятие заслуженно пользовалось доброй репутацией в деловом мире и было на хорошем счету у местного начальства. Генерал-губернатор Приамурского края

утверждал расписание рейсов “Байкала” (так назывался новый пароход Шевелева) перед началом каждой навигации. Несоблюдение судовладельцем расписания влекло за собой штраф. В том случае, если пароход не посещал пункт обязательной остановки, контрагент лишался помильной платы за весь рейс. Столь жесткие условия лишней раз свидетельствовали о том, какое большое значение для Приморской области имело регулярное пароходное сообщение. В навигацию 1886 г., в частности, “Байкал” обслуживал линии:

- 1) зал. Посъет – Владивосток – зал. Ольги – Корсаков – Императорская гавань – Дуэ – зал. Де-Кастри – Николаевск-на-Амуре;
- 2) Шанхай – Чифу – Нагасаки²¹⁰.

С 25 апреля по 22 октября было запланировано 6 рейсов из Владивостока в Николаевск, пробег парохода составлял свыше 20 тыс. миль²¹¹. Между тем, возможности пароходной компании Шевелева не поспевали за растущими потребностями края в морском транспорте. На это неоднократно указывали представители местной администрации²¹².

В 1885 г. с предложением об образовании “Русского общества пароходства и торговли в водах Тихого океана” к правительству обратился капитан второго ранга Сиденснер. Он предлагал учредить срочное пароходное сообщение между российскими тихоокеанскими портами и открытыми портами Японии, Китая, Кореи с ежегодным пробегом судов до 100 тыс. миль. При этом правительственное пособие компании, по расчету Сиденснера, должно было выразиться в сумме 300 тыс. руб.²¹³ Данное предложение поступило на рассмотрение известной комиссии под руководством контр-адмирала Копытова, заседавшей в апреле – июле 1885 г. Комиссия нашла проект Сиденснера мало привлекательным для казны, так как в нем не достаточно учитывались интересы Приамурского края. В представленном проекте акцент был сделан на интенсивном движении пароходов компании между иностранными портами, ведь эти рейсы сулили предпринимателю наибольшую выгоду. Члены комиссии, в свою очередь, настаивали на существенном расширении сообщений именно русского Дальнего Востока с открытыми иностранными пор-

тами Тихоокеанского бассейна. Заключение комиссии Копытова было передано на изучение в Особое совещание при министерстве финансов. В совещании председательствовал Приамурский генерал-губернатор А.Н. Корф, участвовали представители министерства финансов и морского ведомства. Предложение Сиденснера в итоге не получило правительственной поддержки. Министерство финансов, в частности, не устраивал размер затребованной помильной платы. Совещание признало возможным лишь определить прибавочную субсидию в размере 68 тыс. руб. в год с целью интенсификации каботажных перевозок на Дальнем Востоке²¹⁴. В субсидируемых правительством рейсах пробег пароходов должен был возрасти более чем в 3 раза, до 66,5 тыс. миль. Однако эта цифра значительно уступала величине пробегов, предложенной Корфом, который упорно отстаивал в Петербурге интересы Дальнего Востока²¹⁵. После утверждения императором решения о дополнительном ежегодном ассигновании субсидии для дальневосточных рейсов, в июне 1888 г. правительство заключило с М.Г. Шевелевым, предприятие которого уже на практике доказало свою исправность и надежность, контракт на новых условиях. Он предполагал регулярное движение пароходов по 3 линиям:

- 1) Владивосток – Николаевск;
- 2) Владивосток – Шанхай;
- 3) по зал. Петра Великого между Владивостоком и Речным (в устье Суйфуна), Монгугаем, Славянкой, зал. Посьет, зал. Восток и Находкой, в зал. Америка²¹⁶.

Одним из пунктов нового контракта предусматривалось как увеличение числа поставленных на линии пароходов, так и учащение рейсов²¹⁷. Казенные курьеры, фельдъегеря и корреспонденция перевозились пароходами Шевелева бесплатно, а чины военного ведомства – за плату на 50 % ниже общего пассажирского тарифа²¹⁸. В соответствии с рекомендациями названных комиссий, контракт содержал условие о передаче предпринимателем своих судов в распоряжение правительства в случае открытия военных действий (п. 39 контракта)²¹⁹. В качестве компенсации за бесплатную перевозку почты и

курьеров и за перевозку казенных грузов по заранее определенному тарифу, а также в целях поощрения предприятия, Шевелеву выплачивалась субсидия в течение всего контрактного срока (он был ограничен 15 годами – 1889–1903 гг.). В течение первых 10 лет – по 3 руб. за каждую пройденную милю, а в последние 5 лет приплата должна была снижаться ежегодно на 10%²²⁰.

Как и предусматривалось договором с правительством, с 1889 г. М.Г. Шевелев стал наращивать возможности своего предприятия. Так, на линию зал. Петра Великого, игравшую важную роль в жизни Южно-Уссурийского края, был поставлен небольшой пароход “Новик”. Между Владивостоком и Речным этот пароход совершал срочные рейсы 2 раза в неделю²²¹, для транспортировки грузов он брал на буксир баржу. Доставка 1 пуда груза на “Новике”, например из Владивостока в Посыет (расстояние между ними – 70 миль) стоила 11 коп., пассажира 1 класса – 7 руб., а 3 класса – 1,5 руб. Для рейсов в Речной и Находку тарифы были 4 коп., 1,5 руб., 30 коп. и 10 коп., 6,5 руб., 1,4 руб. соответственно²²². С 1887 г. по 1890 г. валовой заработок фирмы выразился в сумме 944908 руб.; с началом работы второго парохода доходность предприятия возросла примерно на 40%²²³. Наиболее доходными были грузовые перевозки. С закрытием навигации в российских водах суда Шевелева уходили в поисках работы в Китай²²⁴.

Другим примером русской предприимчивости в сфере малого каботажа являлась деятельность известного владивостокского купца М.К. Федорова. Ему принадлежал небольшой речной пароход “Пионер”. В марте 1886 г. этот предприниматель обязался содержать сообщение между Владивостоком и Раздольным (выше Раздольного, до Никольского, пароход мог пройти по Суйфуну только в особенно большую воду)²²⁵. Федоров получил от правительства право исключительной транспортировки грузов по Суйфуну, в связи с чем здесь было запрещено плавание китайских и корейских судов. С 1889 г. судопромышленник получал казенную субсидию (6 тыс. руб. в год), за что был обязан возить грузы по низкому тарифу – 10 коп. с пуда за все расстояние от Владивостока до Раздольного (свыше 70 верст)²²⁶. В конце 80-х гг. на

Суйфуне транспортировкой грузов на собственных баржах стал заниматься еще один местный купец – Т. Иванов²²⁷.

Никакие административные барьеры не могли ограничить той конкуренции, которую составляли русским судовладельцам китайские и корейские перевозчики. Парусный каботаж был всецело в их руках. Особенно много корейских лодок курсировало между Владивостоком и селами Посыетского участка. В 1886 г. во Владивостоке работало свыше 1 тыс. корейцев, часть их была занята на транспорте: для доставки грузов морем использовались 78 больших и малых шаланд (плоскодонных парусных лодок)²²⁸. Успех иностранного каботажа, с одной стороны, объяснялся необычайной практичностью китайских и корейских судовладельцев, использовавших дешевые в эксплуатации суда и дешевый труд. За счет этого издержки сводились к минимуму. Китайские джонки (грузовые парусные деревянные суда, они хорошо узнаваемы по широкому приподнятому носу и парусам четырехугольной формы) в отличие от большинства морских пароходов могли вплотную подойти к берегу, войти в устье реки, а это колоссально облегчало погрузку и разгрузку и привлекало клиентов. С другой стороны, мощным фактором, который обеспечивал азиатским перевозчикам превосходство, являлась их корпоративность и хорошо отлаженная связь с грузоотправителями, в большинстве своем представителями тех же, что и они, национальностей.

Наиболее массовое проявление частная предприимчивость получила в сфере гужевых перевозок. Извозом и почтовой гоньбой занимались, в основном, крестьяне и казаки, жившие вдоль трактов. В конце 80-х гг. XIX в. в Приамурье было свыше 33 тыс. лошадей, то есть, примерно, на каждого третьего жителя края приходилось по лошади²²⁹. Потребность в лошадях удовлетворялась пригоном из Забайкалья и Томской губернии. Высокий спрос на этих, поистине незаменимых в хозяйстве, животных определял их значительную цену: за томскую лошадь торговцы просили от 80 до 200 руб., а за забайкальскую – от 50 до 100 руб.²³⁰

В Южно-Уссурийском крае, по свидетельству П.Ф. Унтербергера, извоз доставлял не малый заработок местному крестьянскому и казачьему населению²³¹. Особенно большого числа подвод требовала перевозка интендантских грузов (провианта). Стоимость транспортных услуг была высока, так как из-за редкого населения конкуренция оказывалась незначительной. В 70–80-е гг. XIX в., в связи с широким строительством укреплений, казарм как во Владивостоке, так и в других местах, многие крестьяне составили основу своего благосостояния на перевозках. Тогда проводник с одноконной подводой мог заработать до 3 руб. в день²³². Жители некоторых селений вообще отдавали предпочтение извозному промыслу, как наиболее выгодному занятию. Так было в Раздольном, селе, основанном в Южно-Уссурийском крае выходцами из Астраханской и Воронежской губерний в 1866 г. Поскольку это село являлось конечным пунктом, до которого могли подниматься по Суйфуну пароходы, то далее грузы, адресованные в Никольское, доставлялись гужом. Это и обеспечивало стабильный заработок местному населению²³³.

В некоторых местностях, например в низовьях Амура, природные условия не способствовали занятию земледелием, поэтому крестьяне охотно прибегали к почтовой гоньбе, поставке дров для речных пароходов и другим занятиям, сулившим им заработок. Особую роль в гужевых перевозках играли зажиточные крестьяне и казаки. Располагая значительным количеством лошадей, они считали выгодным занятием побочные промыслы, ведь те приносили не малый дополнительный доход. Промыслы, в их числе и почтовая гоньба, велись этими крестьянами-промысловиками с привлечением наемных рабочих и с вложением в дело определенного капитала²³⁴. В Амурской области в 80-х гг. XIX в. единовременный расход почтосодержателя на первое обустройство составлял около 1200 руб.²³⁵

Кроме крестьян и казаков содержанием почтовых станций занимались купцы и мещане. Например, в списке почтосодержателей Амурской области в период с 1884 по 1886 гг., состоящем из 68 фамилий, фигурируют 2 купца и

3 мещанина, а доминируют, закономерно, представители казачества²³⁶. При этом купец Федор Казанов, как и крестьянин Евсей Саяпин, приказный Симон Коренев и урядник Афанасий Плотников, содержал сразу 2 почтовых станции²³⁷. Если учесть, что ежегодно в течение 5 месяцев (условно говоря, летнего периода) на каждой станции содержалось по 1 тройке лошадей, а в следующие 7 месяцев (с прекращением навигации на Амуре) – по 3 тройки, то станет понятно: речь идет о серьезном предприятии. О доходности этого дела свидетельствуют данные Благовещенской почтовой конторы за 1882 г. За перевозку почты по тракту в пределах Амурской области на всех 72 почтовых станциях тогда было уплачено 18746 руб., в среднем по 260 руб. на каждой станции. Прогонов от проезжающих как по частным, так и по казенным подорожным было получено 17700 рублей, на каждой станции в среднем 245 руб. Таким образом, годовой доход станции в среднем превышал 500 руб.²³⁸ Станции же отдавались в содержание на 3 года, что предоставляло предпринимателю возможность окупить затраты и получить прибыль. При этом на аукционах, проводившихся через каждые 3 года, торгующиеся выдвигали свои предложения по размеру причитающейся почтосодержателям казенной фуражной платы. Кроме изустных торгов допускалась подача запечатанных письменных предложений. Запросивший наиболее приемлемую для казны сумму, оказывался победителем и получал в содержание почтовую станцию с указанной им фуражной платой.

В те же 80-е гг. произошли важные перемены во Владивостоке. Здесь появились первые извозчики, прибывшие на судах “Добровольного флота” из Одессы. В 1884 г. во Владивостоке было 138 извозчиков²³⁹. Фаятоны городских “лихачей” на дутых шинах, с рысаками в упряжке, придали особый колорит жизни Владивостока. Менее привилегированными были так называемые “ваньки” и “голубчики”, фаятоны которых имели железные шины. Соответственно и езда на них по городским ухабам обходилась седоку дешевле. В то время владивостокский извозчик зарабатывал до 30 руб. в месяц²⁴⁰. В 1885г. на улицах города появился омнибус – вместительная карета, запря-

женная парой лошадей. Это новшество ввел предприниматель Виттенбург. Пара его омнибусов в первый же день работы принесла 40 руб. выручки; билет на проезд в этом необычном виде транспорта стоил 15 коп.²⁴¹ Однако омнибус не прижился во Владивостоке с его крутыми подъемами: для пары лошадей, тянувших тяжелую карету, они были трудно преодолимым препятствием. Увеличивать же пару до тройки Виттенбург не стал, так как содержание третьей лошади лишало предприятие прибыли.

В итоге, к концу 80-х гг. XIX в. частный капитал существенно упрочил свои позиции на транспорте Дальнего Востока, что являлось закономерным проявлением социально-экономических процессов, проходивших в стране. Россия была страной развивавшегося капитализма и Дальний Восток в этом смысле не представлял собой исключения. Транспорт же являлся перспективной (привлекательной для частного капитала) и системообразующей отраслью экономики, без развития которой невозможно было добиться успеха ни в торговой, ни в промышленной деятельности. Осознавая это, представители деловых кругов (среди них были купцы и чиновники, казаки и крестьяне) вносили немаловажный вклад в развитие молодой транспортной системы Дальнего Востока.

Становление и развитие транспортной системы российского Дальнего Востока в 50 – 80-х гг. XIX в. происходило в сложных условиях. Объективные препятствия транспортного освоения региона заключались в его удаленности от освоенной, обжитой части страны; негативную роль играли сложный рельеф, усиливавший труднодоступность Дальнего Востока и экстремальные климатические условия на большей части его территории; препятствовала развитию транспорта и слабая заселенность края. Существенное влияние оказало и то обстоятельство, что окончательное вхождение Дальнего Востока в состав России совпало с наступлением переломной эпохи в ее истории – эпохи отказа от крепостничества и перехода к полномасштабному развитию капитализма. Это влияние было разноплановым, имело как пози-

тивное, так и негативное значение. И если первое не требует комментария, поскольку прогрессивное значение для России названных перемен очевидно, то второе следует пояснить. Правительство, занятое в 60 – 70-е гг. XIX в. колоссальной реформаторской работой, совершенно закономерно фокусировало на ней (следовательно, в региональном аспекте – на модернизации Европейской России) практически все свое внимание, сконцентрировав для реализации реформ львиную долю ресурсов, которыми располагало государство. Поэтому напрасно было ожидать в то время какого-либо прорыва в хозяйственном, в частности, транспортном освоении приобретенного края, удаленного к тому же на многие тысячи верст от Петербурга. В этих условиях вопрос транспортного освоения региона в основном рассматривался как сопутствующий решению оборонительных задач России на Дальнем Востоке.

Государство, не обладая здесь значительными финансовыми и людскими ресурсами, быть может не самым оптимальным способом, но все же решало транспортную проблему. В 60 – 80-х гг. XIX в. его усилиями появились дороги, мосты, почтовые станции, речные и морские пароходы, пристани и другие элементы портовой инфраструктуры; проводились гидрографические исследования в наиболее трудных для плавания районах дальневосточных морей. Обращает на себя внимание своего рода милитаризация транспорта на первых порах, так как на регулярных и иррегулярных войсках лежали главные тяготы первоначального освоения Дальнего Востока. Правительство, осознавая специфику края как колонизируемой территории, стремилось к проведению сбалансированной, с чертами протекционизма транспортной политики в Восточно-Сибирском, а впоследствии, в Приамурском, генерал-губернаторствах. Есть все основания говорить о том, что режим отбывания податным населением земских повинностей, сопряженных с решением транспортных задач, здесь был более щадящим, чем в европейской части страны. В сфере речных и морских перевозок, имевших для Дальнего Востока особенно важное значение, правительство находило возможным субсидировать частные судоход-

ные компании, ведь даже сам по себе факт их существования отвечал государственным интересам России.

Среди предпринимателей, инвестировавших средства в транспорт в те годы, выделялась группа столичных капиталистов, имевших связи с правительственными кругами и основавших первые крупные судоходные предприятия. Вне всякого сомнения, важную роль в транспортном освоении русского Дальнего Востока в 60 – 80-е гг. XIX в. играл иностранный капитал, с активностью которого вынуждено было смириться российское правительство. Располагая более совершенной техникой и квалифицированными командами, иностранные судопромышленники несли меньшие затраты, поэтому предлагали более приемлемые для клиентов фрахты, выигрывая в конкурентной борьбе у русских судовладельцев. Сибирские и дальневосточные предприниматели были не так богаты как их столичные и зарубежные конкуренты, их вклад в формирование транспортной системы края нельзя недооценивать..

Необходимо отметить и еще одно важное обстоятельство, а именно прочную связь дальневосточной буржуазии с царской администрацией. Эта связь проявлялась, в частности, в работе различных совещаний, комиссий, съездов, которые были призваны решать вопросы транспортного строительства в дальневосточном крае. В их работе принимали участие представители буржуазии. Здесь частные интересы совпадали с интересами государства. Но координация действий предпринимателей с представителями государственной власти была продиктована не только задачей более эффективного транспортного освоения региона. Самодержавное государство, располагая колоссальным бюрократическим аппаратом, стремилось к тотальному контролю в экономической жизни страны, регламентируя различные ее аспекты. *Такое влияние государства на хозяйственное развитие в масштабах империи не было лишено, конечно, отрицательного значения, но в крае пионерного освоения, каким являлся Дальний Восток, проявились скорее его плюсы: здесь государственное вмешательство в экономическую сферу было просто необходимо и*

оно, как правило, характеризовалось поддержкой частной инициативы, приводя к реализации конкретных проектов, их практическому воплощению.

К началу 90-х гг. XIX в. транспортная система русского Дальнего Востока приобрела следующий вид: основной и важнейший 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; гужевой 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. Наиболее массовое выражение частная предприимчивость закономерно получила именно в сфере гужевых перевозок, так как почтовая гоньба и извоз были важными источниками дохода в крестьянском и казачьем хозяйстве.

Географически транспортная сеть тяготела к южным районам Дальнего Востока. Только здесь были немногочисленные специально построенные колесные дороги (преимущественно военного назначения), осуществлялось более интенсивное пароходное движение, был активен иностранный каботаж. Но в целом, устроенная с привлечением государственных ресурсов и частных капиталовложений транспортная система не устранила оторванности Дальнего Востока от важнейших центров России, с одной стороны, и не была способна обеспечить на должном уровне решение хозяйственных и оборонных задач собственно в крае, с другой стороны. Медленное развитие транспорта, недостаток путей сообщения вели к необычайной дороговизне, негативно отражаясь на жизни населения. Особенно актуально это было для удаленных северных районов. Следовательно, и главная историческая задача – сохранить этот богатый, перспективный край, укрепив свои позиции в Восточной

Азии – оставалась по-прежнему насущной для России. Это обстоятельство ставило на повестку дня вопрос о качественно новом подходе к решению транспортных проблем Дальнего Востока, а вместе с ним и всей страны.

¹ Никольская В.В. Дальний Восток. Очерк природы южной половины Дальнего Востока. – М., 1962. – С. 69.

² Лагутин А.Н. Речные пути и водный транспорт [Дальнего Востока] // Экономика Дальнего Востока. – М., 1926. – С. 96.

³ Никольская В.В. Дальний Восток. Очерк природы. – С. 61.

⁴ Чебышев П.П. Состояние и использование водных путей Амурского бассейна // Производительные силы Дальнего Востока. Транспорт и строительство. – Хабаровск – Владивосток, 1927. – Вып.7. – С. 50.

⁵ Никольская В.В. Дальний Восток. Очерк природы. – С. 70.

⁶ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 534. Л. 50, 80, 89; Ф. 704. Оп. 1. Д. 26. Л. 4об.

⁷ Дербер П.Я., Шер М.Л. Очерки хозяйственной жизни Дальнего Востока. – М. – Л., 1927. – С. 48; Лагутин А.Н. Речные пути и водный транспорт. – С. 96.

⁸ Алексеев А.И. Береговая черта. – Магадан, 1987. – С. 21; Чернавская В.Н., Сергеев О.И. Первый поход русских казаков – землепроходцев на Амур (1643–1646 гг.) // Россия и АТР. – 1993. – № 2. – С. 9.

⁹ Унтербергер П.Ф. Приморская область. 1856 – 1898 гг. – СПб., 1900. – С. 3.

¹⁰ Дербер П.Я., Шер М.Л. Очерки хозяйственной жизни. – С. 53; Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860 – 1925 гг.). – Владивосток, 1979. – С. 84.

¹¹ Шер М.Л. Пути сообщения Приморской губернии и ближайшие их перспективы // Приморье, его природа и хозяйство. – Владивосток, 1923. – С. 187.

¹² РГИА ДВ. Ф. 1470. Оп. 1. Д. 49. Л. 25.

¹³ Шер М.Л. Пути сообщения Приморской губернии. – С. 185.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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.

¹⁶ Слюнин Н.В. Современное положение нашего Дальнего Востока. – СПб., 1908. – С. 5.

¹⁷ Высоков М.С. Очерки истории связи на Дальнем Востоке (30-е гг. XVIII – начало XX в.). – Южно-Сахалинск, 1985. – С. 9.

¹⁸ 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.

¹⁹ Кабанов П.И. Амурский вопрос. – Благовещенск, 1959. – С. 133.

²⁰ Высоков М.С. Очерки истории связи на Дальнем Востоке. – С. 12.

²¹ История Дальнего Востока в эпоху феодализма и капитализма. – С. 119.

²² Аргудяева Ю.В. Старообрядцы: история и современность // Россия и АТР. – 1993. – № 2. – С. 113.

²³ РГИА ДВ. Ф.1. Оп. 1. Д. 125. Л. 12, 12 об.

²⁴ Там же. Ф. 701. Оп. 1. Д. 123. Л. 160 об.

²⁵ Беспрозванных Е.Л. Приамурье в системе русско-китайских отношений. XVII – сер. XIX в. – М., 1983. – С. 55.

²⁶ История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма. – С. 194.

- ²⁷ Глуздовский В.Е. Открытие и присоединение Приморья // Приморье, его природа и хозяйство. – С. 12; Беспрозванных Е.Л. Приамурье в системе русско-китайских отношений. – С. 118 – 119, 124.
- ²⁸ Кабанов П.И. Амурский вопрос. – С. 162, 165.
- ²⁹ Цит. по: Кабанов П.И. Амурский вопрос. – С. 103.
- ³⁰ Сергеев О.И. Казачество на русском Дальнем Востоке в XVII – XIX вв. – М., 1983. – С. 44.
- ³¹ Невельской Г.И. Подвиги русских морских офицеров на Крайнем Востоке России. 1849 – 1855 гг. – М., 1947. – С. 121 – 122.
- ³² Алексеев А.И. Береговая черта. – С. 159 – 160.
- ³³ Кабанов П.И. Амурский вопрос. – С. 111.
- ³⁴ 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.
- ³⁵ Кабанов П.И. Амурский вопрос. – С. 159.
- ³⁶ Там же. – С. 167.
- ³⁷ 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.
- ³⁸ Цит. по: Кабанов П.И. Амурский вопрос. – С. 117.
- ³⁹ РГИА ДВ. Ф. 704. 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.
- ⁴⁰ Алепко А.В. Зарубежный капитал и предпринимательство на Дальнем Востоке (конец XVIII в. – 1917 г.). – Хабаровск, 2001. – С. 56.
- ⁴¹ Там же.
- ⁴² История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма. – С.262.
- ⁴³ Сергеев О.И. Казачество на русском Дальнем Востоке. – С. 53.
- ⁴⁴ Кабузан В.М. Дальневосточный край в XVII – начале XX вв. (1640 – 1917 гг.). Историко-демографический очерк. – М., 1985. – С. 59.
- ⁴⁵ Целищев М.И. Колонизация [Дальнего Востока] // Экономика Дальнего Востока. – С. 314.
- ⁴⁶ Кабанов П.И. Амурский вопрос. – С. 164.
- ⁴⁷ 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.
- ⁴⁸ Куртеев К.К. Экономическая роль Владивостока. Ч. 1. Владивосток как торговый порт – Владивосток, 1921. – С. 20.
- ⁴⁹ Проскуракова А.Г. Этапы формирования и развития транспортной системы Дальнего Востока // Ретроспективный анализ экономики Дальнего Востока. – Владивосток, 1982. – С. 104.
- ⁵⁰ Свод законов Российской империи, издания 1857 года. Т. XII. Устав путей сообщения. – СПб., 1857. – Ст. 17.
- ⁵¹ Там же. – Ст. 10.
- ⁵² Свод законов Российской империи, издания 1857 года. Т. IV. Устав о земских повинностях. – СПб., 1857. – Ст. 12.
- ⁵³ Там же. – Ст. 186.
- ⁵⁴ Там же. – Ст. 194, 195.
- ⁵⁵ Продолжение 1890 г. Свода законов Российской империи. Т. IV. Устав о земских повинностях. – СПб., 1890. – Ст. 192.

- ⁵⁶ Свод законов Российской империи, издания 1857 года. Т. IV. Устав о земских повинностях. – Ст. 230.
- ⁵⁷ РГИА ДВ. Ф. 704, оп.1. Д. 147. Л. 5.
- ⁵⁸ Свод законов Российской империи, издания 1857 года. Т. XII. Устав путей сообщения. – Ст. 82.
- ⁵⁹ Там же. – Ст. 87.
- ⁶⁰ Беляков А.А. Внутренние водные пути России в правительственной политике конца XIX – начала XX века // Отечественная история. – 1995. – № 2. – С. 156.
- ⁶¹ Свод законов Российской империи, издания 1887 года. Т. XI. Устав торговый. – СПб., 1887. – Ст. 105, 107, 165, 183.
- ⁶² Там же. – Ст. 138.
- ⁶³ Там же. – Ст. 184.
- ⁶⁴ Беляков А.А. Внутренние водные пути России. – С. 157.
- ⁶⁵ История предпринимательства в России. Кн. 2. Вторая половина XIX – начало XX в. – М., 1999. – С. 137.
- ⁶⁶ Там же. – С. 148 – 149.
- ⁶⁷ Свод законов Российской империи, издания 1857 года. Т. XII. Устав путей сообщения. – Ст. 754, прим. 2.
- ⁶⁸ Там же.
- ⁶⁹ Свод законов Российской империи, издания 1857 года. Т. IV. Устав о земских повинностях. – Ст. 526.
- ⁷⁰ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 560. Л. 8.
- ⁷¹ Свод законов Российской империи, издания 1857 года. Т. IV. Устав о земских повинностях. – Ст. 533.
- ⁷² История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма. – С. 240 – 241.
- ⁷³ РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 2. Д. 351. Л. 6, 6об.
- ⁷⁴ Там же. Оп. 1. Д. 215. Л. 188.
- ⁷⁵ Там же. Ф. 704. Оп. 1. Д. 67. Л. 40.
- ⁷⁶ Там же. Д. 59. Л. 4, 6об.
- ⁷⁷ Там же. Д. 67. Л. 65об.
- ⁷⁸ Там же. Д. 173. Л. 14об.
- ⁷⁹ Целищев М.И. Экономические очерки Дальнего Востока. – Владивосток, 1925. – С. 121.
- ⁸⁰ РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 137. Л. 86.
- ⁸¹ Кукель Б.К. Из истории присоединения Приамурского края // Исторический вестник. 1896. Т. 65. Кн. 9. – С. 663.
- ⁸² РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 11. Л. 27; Д. 26. Л. 25.
- ⁸³ Там же.
- ⁸⁴ Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX – начале XX в. – Владивосток, 2000. – С. 25.
- ⁸⁵ РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 11. Л. 27.
- ⁸⁶ Подсчитано на основании: РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 3. Д. 4. Л. 9 – 17об.
- ⁸⁷ Высоков М.С. Очерки истории связи на Дальнем Востоке. – С. 41.
- ⁸⁸ РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 26. Л. 25.
- ⁸⁹ Алепо А.В. Зарубежный капитал и предпринимательство на Дальнем Востоке. – С. 131; РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 532, ч. I. Л. 35об.
- ⁹⁰ РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 11. Л. 27; Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России. – С. 25.
- ⁹¹ Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX в. // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. – Владивосток, 1989. – С. 111.

- ⁹² РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 123. Л. 224, 224об.
- ⁹³ Там же. Ф. 702, оп.2. Д. 532, ч. I. Л. 35, 35об.
- ⁹⁴ Алексеев А.И., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.). – М., 1989. – С. 62.
- ⁹⁵ Там же. – С. 63; Щебеньков В.Г. К вопросу о присоединении к России Приамурского края // Материалы по истории Владивостока. Кн. I. – Владивосток, 1960. – С. 9.
- ⁹⁶ РГИА ДВ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 22. Л. 2.
- ⁹⁷ Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России. – С. 33.
- ⁹⁸ РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 11. Л. 12об.
- ⁹⁹ Там же. Ф. 1. Оп. 1. Д. 96. Л. 1, 1об, 46 – 49.
- ¹⁰⁰ Владивосток: Штрихи к портрету. – Владивосток, 1985. – С. 21.
- ¹⁰¹ РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 31. Л. 15.
- ¹⁰² Владивосток: Штрихи к портрету. – С. 22.
- ¹⁰³ Маршрут для цесаревича. Документы и материалы. – Владивосток, 2001. – С. 16.
- ¹⁰⁴ РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 31. Л. 15, 16об.
- ¹⁰⁵ Там же. Ф. 701. Оп. 1. Д. 123. Л. 48об.
- ¹⁰⁶ Сергеев О.И. Казачество на русском Дальнем Востоке. – С. 62.
- ¹⁰⁷ Цит. по: Алексеев А.И. Освоение русскими людьми Дальнего Востока и Русской Америки до конца XIX в. – М., 1982. – С. 145.
- ¹⁰⁸ Максимов А.Я. Уссурийский край. Заметки и очерки. – С. 250.
- ¹⁰⁹ РГИА ДВ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 105. Л. 14.
- ¹¹⁰ Маршрут для цесаревича. – С. 13.
- ¹¹¹ РГИА ДВ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 105. Л. 43.
- ¹¹² Там же. Л. 44.
- ¹¹³ Там же. Л. 14; Маршрут для цесаревича. – С. 19.
- ¹¹⁴ РГИА ДВ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 105. Л. 2.
- ¹¹⁵ Там же. Л. 4, 5.
- ¹¹⁶ Там же. Л. 11.
- ¹¹⁷ Там же. Л. 19.
- ¹¹⁸ Там же. Ф. 702. Оп. 2. Д. 604. Л. 5об.
- ¹¹⁹ Маршрут для цесаревича. – С. 14, 16, 20.
- ¹²⁰ Подсчитано на основании: РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 31. Л. 15, 16об.; Ф. 701. Оп. 1. Д. 105. Л. 14; Маршрут для цесаревича. – С. 14, 16, 20.
- ¹²¹ РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 5716. Л. 5об.
- ¹²² Краткий очерк Приамурского края. – Хабаровка, 1891. – С. 27 – 28.
- ¹²³ Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение Дальнего Востока. – С. 110.
- ¹²⁴ РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 181. Л. 63.
- ¹²⁵ Там же. Д. 123. Л. 88, 89.
- ¹²⁶ Там же. Ф. 702. Оп. 2. Д. 537. Л. 1.
- ¹²⁷ Там же. Л. 55.
- ¹²⁸ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 1. – С. 30.
- ¹²⁹ Собрание узаконений, постановлений и других распоряжений по морскому ведомству за 1871 г. – СПб., 1872. – С. 13.
- ¹³⁰ Крушанов А.И. О развитии торгового мореплавания на русском Дальнем Востоке в последней четверти XIX – начале XX в. // Материалы по истории Владивостока. Кн. I. – Владивосток, 1960. – С. 46.
- ¹³¹ Там же; Владивосток: Штрихи к портрету. – С. 20.
- ¹³² Крушанов А.И. О развитии торгового мореплавания на русском Дальнем Востоке. – С. 46.

- ¹³³ Собрание узаконений, постановлений и других распоряжений по морскому ведомству за 1872 г. – СПб., 1873. – С. 44.
- ¹³⁴ Алепко А.В. Зарубежный капитал и предпринимательство на Дальнем Востоке. – С. 132, 136, 145.
- ¹³⁵ РГИА ДВ. Ф.702. Оп. 2. Д. 547. Л. 36; Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке. – С. 26.
- ¹³⁶ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 544. Л. 255об.
- ¹³⁷ Там же.
- ¹³⁸ Там же. Л. 256об, 257, 257об.
- ¹³⁹ Там же. Д. 547. Л. 24об.
- ¹⁴⁰ Забугин Н.П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. – СПб., 1896. – С. 5 – 6.
- ¹⁴¹ Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке. – С. 68.
- ¹⁴² РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 547. Л. 22.
- ¹⁴³ Там же. Л. 28об., 29.
- ¹⁴⁴ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. – С. 19.
- ¹⁴⁵ Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России. – С. 29.
- ¹⁴⁶ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 561. Л. 20.
- ¹⁴⁷ Там же.
- ¹⁴⁸ Там же. Л. 45, 49.
- ¹⁴⁹ Там же. Л. 318.
- ¹⁵⁰ История Сибири. Т. 3. – Л., 1968. – С. 68 – 69.
- ¹⁵¹ Галлямова Л.И. Промышленное освоение юга Дальнего Востока во второй половине XIX в. // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. – С. 31.
- ¹⁵² Дальний Восток. Т. 2. Пути сообщения. – СПб., 1911. – С. 158.
- ¹⁵³ Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути. – С. 253.
- ¹⁵⁴ Дальний Восток. Т. 2. – С. 155.
- ¹⁵⁵ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 1. – С. 44.
- ¹⁵⁶ Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение Дальнего Востока. – С. 112.
- ¹⁵⁷ Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути. – С. 254.
- ¹⁵⁸ Лагутин А.Н. Речные пути и водный транспорт. – С. 102.
- ¹⁵⁹ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 532, ч. I. Л. 35, 35об.
- ¹⁶⁰ Алепко А.В. Зарубежный капитал и предпринимательство на Дальнем Востоке. – С. 146.
- ¹⁶¹ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 532, ч. I. Л. 35; д. 534. Л. 29об.
- ¹⁶² Шепелев Л.Е. Акционерные компании в России. – Л., 1973. – С. 19.
- ¹⁶³ Там же. – С. 57.
- ¹⁶⁴ Там же. – С. 34.
- ¹⁶⁵ Собрание узаконений, постановлений и других распоряжений по морскому ведомству за 1872 г. – С. 886.
- ¹⁶⁶ Троицкая Н.А. Формирование и деятельность крупной буржуазии на русском Дальнем Востоке (1861 – 1904 гг.): Дис. ... канд. ист. наук. – Владивосток, 1989. – С. 126.
- ¹⁶⁷ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 535, л.170, 170об.
- ¹⁶⁸ Собрание узаконений, постановлений и других распоряжений по морскому ведомству за 1872 г. – С. 886.
- ¹⁶⁹ Высоков М.С. Очерки истории связи на Дальнем Востоке. – С. 43.

- ¹⁷⁰ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 535. Л. 48.
- ¹⁷¹ Там же. Л. 170об.
- ¹⁷² Троицкая Н.А. Участие буржуазии Европейской России в освоении Дальнего Востока в период домонополистического капитализма // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. – С. 131.
- ¹⁷³ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 535. Л. 168.
- ¹⁷⁴ Там же. Л. 177.
- ¹⁷⁵ Там же. Д. 534. Л. 18.
- ¹⁷⁶ Там же. Л. 9об., 19об.
- ¹⁷⁷ Там же. Л. 69.
- ¹⁷⁸ Алепко А.В. Зарубежный капитал и предпринимательство на Дальнем Востоке. – С. 146; РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 534. Л. 9.
- ¹⁷⁹ РГИА ДВ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 87. Л. 16.
- ¹⁸⁰ Там же. Ф. 702. Оп. 2. Д. 535. Л. 171об.
- ¹⁸¹ Там же. Ф. 701. Оп. 1. Д. 87. Л. 22.
- ¹⁸² Подсчитано на основании: РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 534. Л. 69, 74, 89, 92, 93, 105, 109, 110, 117, 118, 125, 126, 132об.
- ¹⁸³ Там же. Д. 532, Ч. I. Л. 31.
- ¹⁸⁴ Там же. Л. 31об.
- ¹⁸⁵ Там же. Л. 32.
- ¹⁸⁶ Там же. Л. 110, 110об.
- ¹⁸⁷ Там же. Л. 117.
- ¹⁸⁸ Там же. Л. 144, 175об.
- ¹⁸⁹ Там же. Д. 532, Ч. II. Л. 417.
- ¹⁹⁰ Там же. Л. 317об., 318.
- ¹⁹¹ Там же. Л. 419.
- ¹⁹² Там же. Л. 538.
- ¹⁹³ Там же.
- ¹⁹⁴ Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке. – С. 22; Владивосток: Штрихи к портрету. – С. 20.
- ¹⁹⁵ Троицкая Н.А. Участие буржуазии Европейской России в освоении Дальнего Востока. – С. 130 – 131.
- ¹⁹⁶ Алепко А.В. Зарубежный капитал и предпринимательство на Дальнем Востоке. – С. 135.
- ¹⁹⁷ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 544. Л. 256об.
- ¹⁹⁸ Там же. Л. 258об.; Алепко А.В. Зарубежный капитал и предпринимательство на Дальнем Востоке. – С. 135.
- ¹⁹⁹ Бянкин В.П. Порт приписки. – Владивосток, 1983. – С. 10; Владивосток: Штрихи к портрету. – С. 28.
- ²⁰⁰ Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке. – С. 39.
- ²⁰¹ Там же.
- ²⁰² Там же. – С. 56; Крушанов А.И. О развитии торгового мореплавания на русском Дальнем Востоке. – С. 49.
- ²⁰³ Крушанов А.И. О развитии торгового мореплавания на русском Дальнем Востоке. – С. 49.
- ²⁰⁴ Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке. – С. 61.
- ²⁰⁵ Там же. – С. 65.
- ²⁰⁶ РГИА ДВ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 42.. Л. 3об.
- ²⁰⁷ Там же. Ф. 702. Оп. 2. Д. 547. Л. 24об., 25.
- ²⁰⁸ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. – С. 16; Алепко А.В. Зарубежный капитал и предпринима-

- тельство на Дальнем Востоке. – С. 158; История Северо-Восточного Китая XVII – XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII – начало XX в.). – Владивосток, 1987. – С. 257; История Дальневосточного пароходства. Очерки. – М., 1962. – С. 26.
- ²⁰⁹ Забугин Н.П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. – С. 6.
- ²¹⁰ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 553. Л. 2, 5об.
- ²¹¹ Там же.
- ²¹² Забугин Н.П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. – С. 6; РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 556. Л. 2об., 6.
- ²¹³ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 547. Л. 22об., 23.
- ²¹⁴ Забугин Н.П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. – С. 8.
- ²¹⁵ Там же.
- ²¹⁶ Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке. – С. 73.
- ²¹⁷ Забугин Н.П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. – С. 9.
- ²¹⁸ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 556. Л. 27.
- ²¹⁹ Забугин Н.П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. – С. 11.
- ²²⁰ Там же.
- ²²¹ Маршрут для цесаревича. – С. 14.
- ²²² РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 556. Л. 27.
- ²²³ Подсчитано на основании: Забугин Н.П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. – С. 126 – 127.
- ²²⁴ Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке. – С. 73.
- ²²⁵ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 551. Л. 4.
- ²²⁶ Там же. Л. 13, 14.
- ²²⁷ Там же.
- ²²⁸ Петров А.И. Формирование корейского населения и его хозяйственная деятельность на территории русского Дальнего Востока. 1864 – февраль 1917 г. – Владивосток, 1987. – С. 34.
- ²²⁹ От Владивостока до Уральска. – СПб., 1891. – С. 29.
- ²³⁰ Там же. – С. 30.
- ²³¹ Унтербергер П.Ф. Приморская область. – С. 3.
- ²³² Там же.
- ²³³ Маршрут для цесаревича. – С. 15.
- ²³⁴ Алексеев А.И. Освоение русскими людьми Дальнего Востока и Русской Америки до конца XIX в. – С. 214 – 215.
- ²³⁵ РГИА ДВ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 204. Л. 13об.
- ²³⁶ Там же. Л. 7 – 12.
- ²³⁷ Там же.
- ²³⁸ Там же. Л. 4.
- ²³⁹ Владивосток: Штрихи к портрету. – С. 31.
- ²⁴⁰ Там же. – С. 66.
- ²⁴¹ Там же.

Глава 2.

Железнодорожное строительство – новый этап транспортного освоения российского Дальнего Востока (90-е гг. XIX в. – начало XX в.)

2.1. Железнодорожное строительство на Дальнем Востоке как стратегическая задача России

В конце XIX в. отчетливо проявилась необходимость в кардинальном изменении транспортной политики России на ее восточных окраинах. Устроенная здесь к началу 90-х гг. транспортная сеть не отвечала требованиям времени.

Прежде всего, российскому правительству приходилось считаться с очевидным фактом перемещения центра международной политики в бассейн Тихого океана. Не обладая прочной связью с Дальним Востоком, Россия рисковала не только оказаться неконкурентоспособной в разделе азиатских рынков, вполне реальной могла стать вынужденная уступка собственных восточных владений лучше подготовленным соперникам. Многолетний опыт освоения Дальнего Востока показал, что искомую связь не были способны обеспечить речные и морские коммуникации; о серьезном значении почтового тракта в Приамурье также не приходилось говорить, так как колесное движение на большей его части являлось ненадежным или вовсе отсутствовало. Постоянное сообщение с тихоокеанским побережьем в тех условиях могла обеспечить лишь железнодорожная магистраль, трансконтинентальный рельсовый путь действительно мог сделать вековую разобщенность западных и восточных регионов России достоянием прошлого. Поэтому железнодорожное строительство на Дальнем Востоке являлось стратегической государственной задачей, то есть задачей, подчиненной заранее обдуманному и далеко идущим политическим планам царизма.

Устройство на Дальнем Востоке железных дорог, надежных и современных путей сообщения, которые были самым воплощением технического прогресса, представлялось делом государственного значения еще с 50-х гг. XIX в. Правительство тогда рассматривало ходатайства о необходимости железнодорожного строительства в Сибири и на Дальнем Востоке, поступавшие

не только от чиновников (план Д.И. Романова об устройстве компанейской железной дороги с Амура до Де-Кастри), радевших за государственные интересы, но и от частных предпринимателей, преимущественно иностранных¹. Последние имели слабое представление о краях, в которых предполагалось вести строительство, их проекты были слабо обоснованными.

Иностранных дельцов в Сибирь влекла жажда наживы, баснословные барыши, связанные с получением концессий от русского правительства². Показательным примером этого может служить предложение американского предпринимателя Коллинза. В 1857 г. он обратился к русским властям с просьбой образовать акционерную компанию “Амурская компанейская железная дорога” для постройки магистрали от Иркутска до Читы. Американец требовал для компании права бессрочного владения землей, по которой предполагалось вести дорогу; русское правительство должно было обеспечить стройку рабочими (до 20 тыс. человек) и по окончании работ вывезти их с дороги; наконец, среди наиболее принципиальных было условие об освобождении компании от всех налогов и повинностей³. Претворение в жизнь этого плана могло привести к потере не только Амура, где позиции России были еще очень слабы, но и нанесло бы серьезный удар по русской торговле в Восточной Сибири.

Из многочисленных проектов русских предпринимателей, опубликованных в то время на страницах периодической печати, следует отметить проекты кяхтинского купца И. Носкова и саратовского помещика А. Софронова⁴. При том, что предлагались разные направления магистрали, оба автора говорили о необходимости вывести ее на Амур. Носков предложил более грамотный с технической стороны и экономически обоснованный план. И в том и в другом проектах подчеркивалось огромное экономическое и оборонное значение данной железной дороги. Носков, предвосхищая замыслы Витте, замечал, что трансконтинентальная магистраль вызовет переворот не только в торговом обмене Сибири с Европейской Россией, но и Европы с Азией⁵.

Все же ни один из предложенных проектов частных предпринимателей не был признан удовлетворительным, а постройка железной дороги за Уралом средствами казны представлялась тогда по финансовым соображениям невозможной.

Впоследствии, в связи с обострением международной обстановки на Дальнем Востоке, устройство железной дороги к Тихому океану стало рассматриваться правительством как дело, не терпящее отлагательства. Но таким образом вопрос был поставлен не сразу. Между тем, постройка железной дороги через Сибирь на Дальний Восток служила не только интересам внешней политики царизма и оборонным целям. Появление в восточных районах страны стальной магистрали было необходимо развивавшемуся “вширь” русскому капитализму, нуждавшемуся в новых рынках сырья и сбыта. Без железной дороги немислимы были ускорение заселения Сибири и Дальнего Востока и, следовательно, их экономический подъем.

И все же внешнеполитическая конъюнктура имела решающее значение, ибо к концу XIX в. назрели предпосылки “...к переходу царизма и русской крупной буржуазии к широкой империалистической политике на Дальнем Востоке, к осуществлению экспансионистских планов”⁶. В годы правления Александра III Россия заметно окрепла в финансовом отношении. Не без успеха шло накопление золотого запаса, приносила плоды покровительствовавшая отечественной промышленности таможенная политика, она была нацелена на достижение перевеса стоимости русского вывоза над стоимостью иностранного ввоза. Укрепление финансовой системы страны к рубежу 80-х–90-х гг. XIX в. позволило существенно увеличить государственные расходы, в том числе расходы по МПС. Расширение железнодорожной сети повышало возможности российской промышленности и вносило свою лепту в установление благоприятного для России торгового баланса. По сравнению с 60-ми гг. расходы на развитие транспорта в 1892 г. увеличились почти в 6 раз, только на железнодорожное строительство в этом году было ассигновано свыше 146 млн. руб.⁷ Промышленный подъем в России в конце XIX в., обес-

печенный положительным зарядом буржуазных реформ царя-освободителя и спокойным царствованием царя-миротворца, был немаловажным фактором активизации транспортного освоения Сибири и Дальнего Востока. Возросшие возможности государства, равно как и новые политические и экономические потребности страны диктовали теперь необходимость реализовать железнодорожные проекты за Уралом.

Решение о строительстве магистрали к Тихому океану принималось, как известно, не просто. Оно было отвоевано в многочисленных дискуссиях, как среди общественности, так и в правительственных кругах, где внимательно анализировали все *pro et contra* Великого Сибирского рельсового пути. Многим такая стройка представлялась преждевременной. Так было в 70-х гг., когда правительством уже проводились в Сибири рекогносцировки возможных направлений железной дороги⁸. Даже самые смелые предположения касались тогда лишь районов Западной Сибири, где планировали строить железную дорогу с примыканием ее к уже устроенной сети. О строительстве стальных путей на Дальнем Востоке мало кто помышлял. В правление Александра II (1855–1881 гг.) страна, действительно, не была готова к решению вопроса в данной плоскости, а постройка дороги в Западную Сибирь подчинялась достижению цели экономического развития восточноевропейских губерний, через которые намечалось вести линию. Так, министр путей сообщения К.Н. Посьет, назначенный на этот пост в 1874 г., считал возможным довести магистраль только до Омска. По мнению министра, укладка рельсового пути далее на восток ничем не оправдывалась и была делом далекого будущего⁹. Эта позиция основывалась на предположениях об окупаемости предприятия, и с коммерческой точки зрения она, конечно, была справедлива.

Однако выводы Посьета не выдерживали критики, которая базировалась на политическом аспекте проблемы. А в 70-е гг. высказывались такие мнения. В частности, инженер И.А. Амосов находил строительство железнодорожной магистрали с Амура к Тихому океану (Владивостоку) чрезвычайно полезным для страны. Россия, по его мнению, могла получить большие воз-

возможности для колонизации Приамурья и Приморья, сократить издержки по чайной торговле с Китаем, направив грузопоток по своей территории, а, главное, соединить Амурский бассейн с Владивостоком, действительно обеспечив последнему статус военно-морской базы¹⁰. Амосов, это очевидно, пытался найти экономические обоснования целесообразности дальневосточной железной дороги, но это у него получилось не слишком убедительно: военно-стратегический характер предполагаемой линии был налицо. Данные предложения рассматривались специальной комиссией, в ней председательствовал великий князь Алексей Александрович. Комиссия, в итоге, согласилась с необходимостью постройки линии от Владивостока до оз. Ханка¹¹. В 1875–1876 гг. проводились предварительные изыскания трассы Амурской железной дороги.

Но по финансовым соображениям планы железнодорожного строительства на Дальнем Востоке оказались не осуществленными, как и упоминавшийся выше более ранний проект небольшой железной дороги Софийск – Де-Кастри (предполагаемая трасса которой была исследована Д.И. Романовым). Только во второй половине 80-х гг. правительство признало острую необходимость такого рода коммуникаций в Приамурском крае¹². Это была реакция на возросший военный потенциал Китая и Японии и в большей мере – ответ на экспансию Великобритании на Дальнем Востоке. Учитывались и внутренние потребности отдаленной окраины в современных путях сообщения.

Несомненна заслуга генерал-губернаторов Восточной Сибири и Приамурского края в продвижении данного вопроса. Они совершенно справедливо доказывали центральной власти, насколько были необходимы в Сибири и на Дальнем Востоке железные дороги. Зная лучше столичных чиновников специфику этих регионов, А.Н. Корф и А.П. Игнатьев, все же обратили внимание монарха на насущные потребности огромной части империи. В 1886 г. император Александр III оставил на всеподданнейшем отчете генерал-губернатора Восточной Сибири резолюцию следующего содержания: “Уж

сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края! А пора, очень пора.”¹³ Игнатьев и Корф, без сомнения, принимали в расчет только что завершённую казной постройку Екатеринбург – Тюменской магистрали и предлагали построить железнодорожные линии от Томска до Иркутска и от Байкала до Сретенска с тем, чтобы соединить бассейны Оби и Амура. Таким образом, достигалась бы связь Западной Сибири с Дальним Востоком и с первой проложенной за Уралом железной дорогой. Подчеркивалось стратегическое значение этого пути. Логическим его продолжением обязательно должна была стать линия с Уссури на Владивосток. По указанию царя, эти планы обсудило особое совещание министров в 1887 г. Его заключение было положительным. Особо подчеркивалось значение Уссурийского участка, без которого главный порт России на Дальнем Востоке – Владивосток – оставался лишенным всякой базы¹⁴. Министры – путей сообщения, финансов, государственного контроля и военный – рекомендовали приступить к изысканию трасс на участках: Томск – Ачинск – Красноярск – Канск – Иркутск (протяженностью 1750 км), восточный берег Байкала – Верхнеудинск – Чита – Сретенск (1150 км), Владивосток – Уссури (400 км). На эти цели предлагалось выделить до 0,5 млн. руб.¹⁵ Решение совещания император утвердил в июне 1887 г. По мнению одного из исследователей, В.П. Калиничева, июнь 1887 г. следует считать временем принятия политического решения о сооружении Великого сибирского пути¹⁶. Однако это был скорее первый серьезный сигнал о внимательном отношении верховной власти к проблеме; между тем, дальнейшие действия правительства в решении этого вопроса не отличались строгой последовательностью.

Россия, три десятка лет медлившая с устройством прочного сообщения с Дальним Востоком, теперь заметно спешила. Для этого были серьезные основания. Китайское правительство не скрывало намерений поднять боеспособность своих вооруженных сил, в Китае велось строительство пароходов

для плавания по Сунгари и Амуру. Кроме того, с проведением Канадской железной дороги и субсидированием тихоокеанских пароходных рейсов английским правительством, существенно возросли возможности усиления политического влияния Великобритании на Дальнем Востоке¹⁷. Поэтому Приамурский генерал-губернатор Корф выступил в 1887 г. за активизацию усилий по прокладке стратегического рельсового пути от Владивостока к р. Уссури, подчеркивая уязвимость всего Южно-Уссурийского края.

Между тем работы по изысканию трасс железных дорог заняли не один год. Действовали три экспедиции: в Сибири – экспедиция инженера Н.П. Меженинова, в Забайкалье – экспедиция инженера О.П. Вяземского, в Южно-Уссурийском крае работами руководил инженер А.И. Урсати¹⁸. Последний проводил исследования до 1889 г. В ходе работы экспедиции Урсати принял немало интересных и удачных решений. Он повел линию южного участка Уссурийской дороги к восточному берегу оз. Ханка. Эти края уже тогда привлекали крестьян, ведь земля здесь оказалась пригодной для земледелия. Такая трассировка железной дороги имела большое значение для экономического развития Приморья. Согласно первоначальному плану, изыскания следовало проводить до станции Буссе, а дальше, до Хабаровки, предполагалось использовать водный путь. Зная о трудностях плавания по часто мелющей Уссури, руководитель экспедиции продолжил изыскания до Графской, станции, располагавшейся 35 верстами ниже по реке. Этим достигались более оптимальные условия движения по будущей магистрали. Нужно добавить, что на такое изменение первоначального плана Урсати имел право: при разрешенных для изысканий 400 верст пути в окончательном варианте линия имела протяжение 398 верст (немногим более 420 км)¹⁹. Комитет министров, однако, счел строительство железной дороги между Амурским бассейном и Владивостоком невозможным в тот период по финансовым соображениям. В то же время в Китае начались работы по прокладке стратегической линии в Южной Маньчжурии, на стык русской и корейской границ у Хуньчуня. Эти работы были начаты английскими специалистами в 1890 г.²⁰

Антироссийская направленность проекта не вызывала в Петербурге сомнений: рельсовый путь, шедший из глубины Китая, планировалось завершить всего лишь в сотне верст от Владивостока.

В данных условиях очередное обращение Корфа к верховной власти о неотложности строительства Уссурийской магистрали (поддержанное министром путей сообщения Гюббенетом и военным министром Ванновским) приобрело особое звучание. Англо-китайское сотрудничество сыграло роль катализатора в вопросе о начале железнодорожного строительства на русском Дальнем Востоке, так как Александр III потребовал от правительства как можно скорее приступить к прокладке рельсового пути в Южно-Уссурийском крае²¹. Осложнение геополитической ситуации в АТР, грозившее России утратой завоеванных позиций крупной дальневосточной державы, привело к "... подъему строительной активности по развитию транспортной сети региона"²².

Но тогда же целесообразность строительства Уссурийской дороги поставил под сомнение министр финансов Вышнеградский, указавший на изолированное положение намеченной линии относительно российской железнодорожной сети, в связи с чем эффективность дороги была чрезвычайно мала. Кроме того, Вышнеградский не верил в серьезность намерений китайского правительства в решении собственного железнодорожного вопроса²³. Точка зрения министра финансов, отличаясь практицизмом и некоторым скептицизмом, не смогла воспрепятствовать повороту к более активному транспортному освоению Дальнего Востока. Она скорее способствовала постановке вопроса в новом ракурсе. Действительно, раз военно-стратегическое значение Уссурийской линии все же признавалось императором бесспорным, то ее следовало соединять не с амурским водным путем, по которому оперативная переброска войск и военных грузов не могла быть обеспечена в принципе. Уссурийскую магистраль необходимо было состыковать с железной дорогой, идущей с запада, из густонаселенных губерний, через Сибирь. За безусловную поддержку строительства Сибирской железной дороги тогда же

высказался министр иностранных дел Гирс, который считал такое строительство вопросом первостепенной важности для России²⁴.

В 1890 г. сооружение Транссибирской магистрали стало темой обсуждения нескольких межведомственных совещаний. На Особом совещании под председательством государственного контролера Сольского было принято положительное решение, в котором указывалось на необходимость сквозной железной дороги через Сибирь²⁵. Это решение следует признать смелым и рискованным, хотя международное и финансовое положение страны тогда было прочнее, чем в предыдущие 20 лет. Прецедентов подобного строительства не существовало, поэтому к обсуждению вопроса о Транссибе привлекались различные министерства: путей сообщения, военное, финансов, внутренних дел, морское, земледелия и государственных имуществ, императорского двора²⁶. Условия сооружения магистрали и вопрос о средствах, необходимых для ее постройки, рассматривались совещанием министров 12 декабря 1890 г.²⁷ *Поскольку железная дорога к Тихому океану имела колоссальное стратегическое значение, то решение строить ее на казенные средства, без какой-либо помощи извне, принятое российским правительством, выглядело вполне обоснованным.*

Несколько позже, в феврале 1891 г., за сооружение сквозного рельсового пути через Сибирь высказался Комитет министров. В его решении отмечалось, что строительство отдельных и разобщенных линий (предложения Игнатьева и Корфа) не соответствовало стратегической цели, которая уже со всей определенностью была признана в тот момент неотложной²⁸. Вопрос о строительстве участка магистрали от Владивостока до Графской был выделен Комитетом из общего представления о железных дорогах очереди 1891 г. и препровожден на рассмотрение императора в виде особого журнала. Поскольку Графская на р. Уссури уже не рассматривалась в качестве конечного пункта Уссурийской линии, Комитет министров счел необходимым немедленно организовать исследование трассы железной дороги от Графской до Хабаровки. Александр III утвердил этот журнал Комитета 15 февраля

1891 г.²⁹ Данный же на имя наследника престола великого князя Николая Александровича 17 марта 1891 г. известный рескрипт о закладке во Владивостоке Уссурийского участка Транссиба, расставил все точки над *i* в вопросе о том, станет ли Россия строить на Дальнем Востоке железную дорогу. Таким образом, в 1891 г. политическое решение о сооружении великой магистрали (включая ее дальневосточную часть) не просто созрело, оно было окончательно принято. Предполагалось, что всеми работами будет распоряжаться Управление казенных железных дорог МПС, под ревизионным надзором Государственного контроля³⁰.

Строить Транссибирскую железную дорогу предполагалось сразу же на нескольких участках и поэтапно. При этом на территории Дальнего Востока к работам решено было приступить немедленно, в 1891 г., на Южно-Уссурийском участке. Видимо, это должно было оказать отрезвляющее воздействие на англичан и китайцев. Строительство же протяженного участка магистрали от Сретенска до Хабаровска (свыше 2000 верст) планировали осуществить на заключительном этапе великой стройки, вместе с вводом в эксплуатацию линии южнее Байкала – от Иркутска до Мысовой³¹. Первоочередное устройство западных участков выглядело логичным в том числе и потому, что с доведением железнодорожного полотна до Сретенска открывался так называемый сплошной паровой путь на восток: пароходами по Шилке и Амуру до Усури, затем снова по железной дороге. Кроме того, следовало учитывать малонаселенность Амурской области и возникавшую в связи с этим проблему обеспечения железнодорожного строительства рабочими руками, транспортными средствами, продовольствием. В этом отношении организовать строительные работы в Сибири было значительно проще. Но строить железную дорогу в Приамурье нужно было, это отвечало интересам национальной безопасности. Связав более развитую европейскую часть страны с колонизируемой окраиной, дорога могла способствовать если не ликвидации, то сокращению гигантского разрыва в уровне развития запада и востока России. *Вызванное появлением нового пути насыщение края выходцами из*

российской глубинки, и, как следствие, его экономическое развитие лучше любой милитаризации препятствовали бы потенциальной опасности отторжения Дальнего Востока от России. В начале 1890-х гг. планы прокладки стального пути параллельно Амуру в правительстве сомнений не вызывали, и руководство строительством огромного участка от Сретенска до Владивостока вверялось О.П. Вяземскому³².

Исследование оптимального направления пути от Графской до Хабаровска возглавил в 1891 г. инженер А.И. Урсати, а окончательные изыскания здесь были проведены под руководством О.П. Вяземского в 1893 – 1894 гг.³³ Рекогносцировку направления железной дороги от Сретенска до Хабаровска генерал-губернатор А.Н. Корф поручил в 1891 г. полковнику Н.А. Волошину. К концу 1891 г. предварительные изыскания здесь были завершены³⁴. В 1895 г. эти работы получили логическое развитие в исследованиях специальной экспедиции, которую возглавил инженер путей сообщения Савримович. О серьезном характере начатых работ говорил хотя бы тот факт, что в составе экспедиции находился представитель министерства финансов Андрущенко. Он собирал о Приамурье разнообразные статистические данные, которые были крайне важны для определения перспектив экономического развития края и роли в нем железнодорожного сообщения³⁵.

Горячим сторонником постройки Амурской линии выступал и новый генерал-губернатор С.М. Духовской, который связывал с ней надежды на расцвет Приамурского края. Об этом Приамурский генерал-губернатор писал министру путей сообщения А.К. Кривошеину в апреле 1894 г.³⁶ Тогда же министр финансов С.Ю. Витте предложил открыть смешанное железнодорожно-пароходное сообщение с Владивостоком в 1899 г., а Амурскую железную дорогу сомкнуть с остальной частью магистрали не позже 1901 г.³⁷

Итак, Россия не желала мириться со слабостью своих политических позиций на Дальнем Востоке. Постройка казной здесь хотя бы единственной железнодорожной линии магистрального типа могла сыграть роль решающего фактора в изменении геополитической ситуации в регионе. Однако вопрос о

направлении магистрали не был окончательно решен. В планах железнодорожного строительства на Дальнем Востоке слишком многое определялось политическими целями, мотивы же экономического подъема, общего культурного развития восточной окраины империи, бытовые, повседневные нужды населения этого далекого края были чиновному Петербургу тогда менее интересны. Они попросту терялись на фоне глобальной задачи соединения берегов Атлантики с Тихим океаном рельсовым путем. Позднее, впечатленный грандиозной стройкой, развернутой от Урала до Тихого океана, немецкий генерал Крамер писал: “В политическом отношении с постройкой дороги Россия приобретет главенствующее значение на Дальнем Востоке и будет в состоянии на всем протяжении защищать свою границу и преследовать безопасно свои политические цели”³⁸.

Именно политическими целями был продиктован исторический поворот 1895–1896 гг. в выборе направления магистрали. В соответствии с империалистической сущностью внешней политики России конца XIX в. ей требовалась железная дорога скорее в Северо-Восточный Китай, ради преобладания в нем, нежели в Приамурье. Важнейшую роль в изменении планов русского правительства сыграла новая политическая конъюнктура.

Китай, потерпев поражение в войне 1894 – 1895 гг. с Японией, был заинтересован в союзе с Россией. В глазах российской правящей элиты он более не представлял в качестве вероятного противника. А нового русского царя, неискушенного в вопросах международной политики, буквально захватила идея господства России в бассейне Тихого океана. Николаю II явно не хватало государственной мудрости отца, едва ли когда-нибудь решившегося бы на эксперимент, подобный КВЖД. Эти обстоятельства и сделали возможным “геополитический просчет дальневосточной транспортно-коммуникационной политики”³⁹.

Маньчжурия как рынок была для крупного русского капитала намного привлекательнее собственных дальневосточных территорий. И то, что изменившую направление магистраль предполагалось все же соединять с Влади-

востоком, едва ли говорило о приоритете нужд Приамурского генерал-губернаторства: достаточно вспомнить те 100 верст пути, которые отделяли от корейской границы Владивосток и придавали дороге дополнительное стратегическое значение. Конечно, немаловажное значение играл и статус Владивостока – статус базы русского флота на Тихом океане, это обстоятельство оказывало существенное влияние на планирование железнодорожного строительства.

Линия из Забайкалья через Маньчжурию на Владивосток делала Транссиб более чем на 500 верст короче первоначального (исключительно русского) варианта. Это сулило экономию средств при строительстве и существенно сокращало время пребывания железнодорожных составов в пути. Идея казалась настолько удачной и была такой заманчивой, что ее слабым сторонам не придавалось серьезного значения. Кроме того, в северных районах Китая не было недостатка в дешевой рабочей силе! Таким образом, от планов строить железную дорогу через Приамурье в Петербурге отказались, едва представился удобный случай.

Транссибирская магистраль провозглашалась представителями российской правящей элиты мировым событием, из когорты тех, которыми начинаются “...новые эпохи в истории народов, и которые нередко вызывают коренной переворот установившихся экономических соотношений между государствами”⁴⁰. Задачи транспортного освоения собственно русского Дальнего Востока с легкостью были принесены в жертву империалистическим амбициям царизма. В правительственных сферах возобладала точка зрения, в соответствии с которой трасса железной дороги вдоль Амура признавалась лишённой общегосударственного значения. “Что же касается указания на то, что железнодорожный путь через Маньчжурию, ставя в преимущественное положение обслуживаемый им район, вместе с тем до некоторой степени вредно повлиял на экономическую жизнь Амурского края, то признавая этот факт результатом проведения железной дороги через Маньчжурию, хотя и неизбежным, но имеющим временный характер, приходится с ним мириться

в виду того мирового значения, которое имеет соединение по возможно короткому направлению берегов Тихого и Атлантического океанов непрерывным рельсовым путем, последним звеном которого является Китайская Восточная железная дорога”⁴¹. Эти слова принадлежат С.Ю. Витте. Он высказал даже предположение о том, что Транссиб колоссально возвысит значение русского флота, позволив ему “...господствовать над всем коммерческим движением в тихоокеанских водах”⁴². Так из идеи трансконтинентальной железной дороги вытравливался оборонительный замысел, и она приобретала экспансионистский характер.

Обуреваемые желанием достичь указанных целей, российские правящие круги повернули к авантюрной политике железнодорожного проникновения в соседнюю с Приамурским генерал-губернаторством Маньчжурию. При этом был проигнорирован принципиальный факт отсутствия важных для такого проникновения условий: на коренной дальневосточной территории еще не успели создать прочную военно-экономическую базу. Действительно, сложные природные условия Приамурья, низкая плотность населения, проблематичность скорого возврата вложенных в железнодорожное строительство средств, обусловленная весьма слабым экономическим потенциалом края, лишали привлекательности идею соорудить Транссиб по исключительно русскому маршруту. Официально именно эти факторы признавались решающими⁴³. Но не они сыграли главную роль в планировании железнодорожного строительства на Дальнем Востоке. Переоценивая свои возможности, российские правящие круги (царская бюрократия и крупный бизнес) считали Северо-Восточный Китай сферой исключительного влияния России. В этой мысли в Петербурге настолько утвердились, что рискнули вложить в инфраструктуру Маньчжурии сотни миллионов рублей. *Она представлялась уже такой же своей землей как, например, Забайкалье или Приморье.* “Выпрямление” Транссиба, ставшее возможным во второй половине 90-х гг. XIX в., было крупнейшей ошибкой самодержавия и большой потерей для русского Дальнего Востока. Потребовалось совсем немного времени,

чтобы сначала ихэтуани, а несколько позже японская регулярная армия доказали это на практике.

Между тем, заинтересованность государства в Транссибирской магистрали определялась не только внешнеполитической конъюнктурой конца XIX столетия. Столь односторонняя трактовка вопроса была бы в корне неверной. Эта грандиозная железная дорога имела для царизма стратегически важное значение и по другим, внутренним основаниям – политическим и экономическим.

Существенный мотив строительства Транссиба заключался в потенциальной возможности погасить этим предприятием социальную напряженность в европейской части страны. В 1891 г. Россию поразил жестокий голод. Крестьянство страдало от безземелья и нищеты. Сибирская дорога, строительство которой в аграрной стране могло быть осуществлено, прежде всего, руками крестьян, представлялась наилучшим средством избавления от голода и нужды огромной части населения Европейской России. Железная дорога давала работу, Сибирь – землю. Важность переселенческого аспекта железнодорожного строительства за Уралом учитывали такие видные его руководители как С.Ю. Витте и Н.Х. Бунге⁴⁴.

Строительство Транссиба определялось задачами экономического развития страны, в том числе необходимостью стимулировать дальнейший рост отечественной промышленности. С одной стороны, трансконтинентальная железнодорожная магистраль – это рельсы, скрепления, шпалы, кирпичи и цемент для бесчисленных станционных зданий и мостов, подвижной состав и уголь, наконец. Все это исчислялось миллионами пудов и рублей. Правительство защищало интересы русских капиталистов – заводчиков и фабрикантов Юга и Урала, рассчитывавших на громадные казенные заказы. С другой стороны, имевшая широтное протяжение железная дорога колоссально увеличивала емкость внутреннего рынка, открывая для отечественной промышленности огромный регион, богатый разнообразным сырьем, слабо освоенный в хозяйственном отношении. Маньчжурия, Сибирь и русский Даль-

ний Восток представляли в планах крупных промышленников как привлекательные рынки сырья и сбыта.

Суммируя все отмеченные выше факторы, следует признать закономерность и стратегическую важность перехода России в начале 90-х гг. XIX в. к более активному, чем прежде, транспортному строительству на Дальнем Востоке, выразившемуся в устройстве здесь наиболее прогрессивного вида транспорта – железнодорожного.

2.2. Участие государственной власти и частных предпринимателей в строительстве железных дорог на Дальнем Востоке (1891–1903 гг.)

Становление железнодорожной сети региона (в данном случае мы должны иметь в виду не только территорию Приамурского генерал-губернаторства, но и Маньчжурию, на которую распространялось 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 и проведением рекогносцировки направления железной дороги на юге Приморья. 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 (преимущественно промышленности и транспорта), нехватка рабочих рук и капиталов, малая изученность природных условий региона.

Поэтому, как и прежде, именно абсолютистское государство с присущими ему административными и финансовыми ресурсами выступило силой, способной организовать созидательную работу на новом этапе транспортного освоения восточных районов страны. Такой сценарий развития событий, когда государственная власть определяла все нюансы железнодорожного строительства, был обусловлен не только гигантскими масштабами задуманного предприятия и стратегическим характером дальневосточных железных дорог. Следует учитывать, что в Российской империи сложился особый стиль отношений государства с предпринимателями. Государство превалировало в хозяйственной жизни России и не собиралось уступать своих позиций развивавшейся буржуазии. «...Используя представителей делового мира в качестве экспертов, царизм в то же время детально регламентировал условия и пределы частно–предпринимательской инициативы в экономической области»⁴⁵. Поэтому причастность предпринимателей к возведению дальневосточных железных дорог, так же как и любых иных железных дорог в империи, всецело зависела от воли государства. *Но, конечно, в нашем случае особый вес имел и фактор финансовой слабости местного бизнеса, и геополитическая*

специфика – этим определялась центральная роль государства в сооружении железнодорожной сети.

Масштаб предстоявших работ предопределил повышенное внимание руководства страны к организационной стороне дела. Первоначально общее руководство строительством Транссибирской магистрали, в том числе и ее дальневосточного звена – Южно-Уссурийской линии – возлагалось на МПС, а именно на Управление казенных железных дорог⁴⁶. Между тем, сразу стала очевидной потребность в специальном руководящем органе, который мог бы успешно (значит оперативно) решать все вопросы, связанные со строительством этой магистрали. Такой орган должен был обладать гораздо более широкими полномочиями и большим влиянием, чем МПС. Вопрос стоял не столько о появлении очередного административного учреждения, сколько о наделении его исключительными полномочиями в подведомственной сфере, что в итоге должно было колоссально упростить механизм реализации принимаемых решений. В конце 1892 г. правительством принимается решение о создании Комитета Сибирской железной дороги – центрального органа, курировавшего железнодорожное строительство за Уралом⁴⁷.

Выдающиеся заслуги в продвижении вопроса о сооружении Транссиба в целом, и в организации Комитета Сибирской железной дороги в частности, принадлежат С.Ю. Витте, который после недолгого пребывания на посту министра путей сообщения получил портфель главы финансового ведомства. Им была сформулирована мысль о создании этого особого государственного учреждения. Наряду с другими важными предложениями по сооружению Транссибирской магистрали указанная идея была высказана Витте в ноябре 1892 г.⁴⁸ Неподдельный интерес влиятельного министра к прокладке стального пути к Тихому океану обещал полную поддержку финансовым ведомством строительных работ на линии Сибирской дороги. Однако более существенную роль в эффективной организации дела сыграло другое обстоятельство.

Все тот же Витте посоветовал императору Александру III назначить наследника престола Николая Александровича главой Комитета Сибирской железной дороги. Царствовавший император активно готовил сына к делу государственного управления. Незадолго до возбуждения вопроса об учреждении названного Комитета великий князь совершил продолжительное путешествие, увидев разные страны и познакомившись с культурами других народов. Завершал свой вояж Николай поездкой по России. Будущему государю необходимо было узнать страну, о благополучии которой ему следовало в дальнейшем заботиться. Эта поездка началась с посещения Дальнего Востока. Цесаревич своими глазами видел восточную окраину империи, с едва развивавшейся хозяйственной жизнью. Преодолев не одну сотню верст по ухабистым трактам и плохо обустроенным речным путям Дальнего Востока, он мог по достоинству оценить значение начинавшегося строительства трансконтинентальной железной дороги. Неслучайно именно сыну Александру III поручил открыть в мае 1891 г. работы по сооружению Уссурийской железнодорожной магистрали. Появление наследника престола на этой церемонии – само по себе небывалое для дальневосточников событие – придавало открытию работ особенно торжественный характер и, конечно, отвечало цели приобщения великого князя к государственным делам. А в январе 1893 г. Николай был назначен председателем Комитета Сибирской железной дороги⁴⁹.

Назначение наследника престола руководителем Комитета стало залогом быстрого продвижения железнодорожного строительства в Сибири и на Дальнем Востоке. Став императором, Николай Александрович к постройке Транссиба не охладел, он оставил пост председателя Комитета за собой, а это обстоятельство в самодержавной России имело колоссальное значение. “Решения Сибирского комитета имели значение законов, так как когда надо было обращаться... в Государственный совет, вопросы уже заранее были пред-решены государем императором”⁵⁰. Заслуживает внимания и назначение в начале 1893 г. председателя Комитета министров Н.Х. Бунге на пост вице-

председателя Комитета Сибирской железной дороги. Бунге был наставником наследника престола, и это, без сомнения, облегчало его взаимодействие с Николаем в Комитете. Следовательно, назначения января 1893 г. носили стратегический характер, и они в должной мере учитывали государственные интересы.

По положению о Комитете Сибирской железной дороги в его состав, кроме председателя и вице-председателя, были включены министры: военный, морской, внутренних дел, финансов, путей сообщения, земледелия и государственных имуществ. Государственный контролер также являлся участником заседаний Комитета⁵¹. Столь представительный состав подчеркивал особую важность подведомственных данному органу задач, которые, надо заметить, далеко выходили за рамки железнодорожного строительства. Вопросы развития в Сибири и на Дальнем Востоке промышленности, речного судоходства, портового хозяйства, а так же активизации переселенческого дела увязывались с прокладкой магистрального железного пути, *оформляя комплексный подход правительства к решению проблем восточных областей империи*. Исполнительным органом, на который возлагалось руководство гигантской стройкой, стало специальное Управление по сооружению Сибирской железной дороги, подчинявшееся министру путей сообщения. Оно существовало до середины 1899 г., когда и было упразднено в связи с реорганизацией МПС⁵². Следует заметить, что к тому времени основной объем строительных работ удалось выполнить (темпы сооружения Транссибирской магистрали были беспрецедентно высокими) и необходимости в специальном управлении постройкой уже не существовало.

Витте, конечно же, выделялся среди руководителей строительства Транссиба. Выделялся не только благодаря тому комплексу весьма неординарных решений, которые он высказал в ноябре 1892 г. в своем докладе императору под названием “О способах сооружения Великого Сибирского железнодорожного пути”. В нем, между прочим, автор пытался увлечь Александра III великолепными перспективами Сибирской магистрали как средства между-

народного сообщения, при этом явно переоценивая ее значение. Александру III, однако, более весомым представлялся внутренний, оборонный и экономический характер будущей дороги.

С.Ю. Витте, являясь постоянным участником заседаний Комитета Сибирской железной дороги, был в центре событий и сумел немало сделать для успешной реализации намеченных планов железнодорожного дела за Уралом. «...Он не только ассигновал средства, но и, подбирая людей, сколотил группу способных железнодорожных инженеров (К.Я. Михайловский, Н.Н. Межеинов, Б.И. Савримович, Е.Ю. Подруцкий, Н.А. Белелюбский), находил предприимчивых подрядчиков. Витте внимательно следил за ходом строительства, изыскивал рычаги его ускорения, контролировал сооружение подсобных предприятий»⁵³. С другой стороны, увлекшись коммерческой стороной проекта, глядя на Транссиб как на предприятие, нацеленное на извлечение сверхприбыли, министр финансов не был в состоянии всесторонне оценить значение этой магистрали, в частности в долгосрочной перспективе. Речь идет о жизненном значении железнодорожного сообщения для самого молодого из российских регионов – Дальнего Востока, интересы которого в 90-х гг. XIX в. не были в должной мере учтены.

Наряду с С.Ю. Витте наиболее деятельными руководителями сооружения этого великого рельсового пути следует признать министра путей сообщения князя М.И. Хилкова и статс-секретаря А.Н. Куломзина. Они выполнили основной объем организационной работы.

Южно-Уссурийский участок Транссиба возводился в числе первых – с 1891 г. Фактически, земляные работы под Владивостоком начались в конце апреля 1891 г., их выполняли арестантские команды⁵⁴. Но торжественное открытие работ состоялось несколько позже, с прибытием в Уссурийский край наследника престола. 19 мая 1891 г. была проведена церемония открытия работ во Владивостоке, в ходе которой цесаревич даже вывез тачку с грунтом в насыпь железной дороги⁵⁵.

Для непосредственного руководства предприятием создавалось специальное управление. Этот орган был сформирован в Петербурге, и ранней весной 1891 г. служащие, включенные в его состав, отправились на судах Доброфлота к далекой окраине России. Возглавил Управление по сооружению Уссурийской железной дороги (строительное управление) инженер, коллежский советник А.И. Урсати. Он являлся начальником работ полтора года, после чего был заменен О.П. Вяземским⁵⁶.

С целью оптимизации работ трассу разбили на 9 строительных участков, их строительством ведали инженеры путей сообщения Л.И. Прохаско, Д.Л. Иванов, Н.Ф. Дормидонтов, Н.С. Свягин, Д.В. Курдюмов, Ю.И. Эбергардт, Н.Н. Бочаров, Л.М. Розенгардт⁵⁷. Специальные десятники от строительного управления давали указания непосредственно рабочим, законтрактованным частными подрядчиками.

Среди факторов, существенно влиявших на успех железнодорожного строительства в Приморье в 90-е гг. XIX в., нужно выделить следующие два: 1) осуществление стабильного и полномасштабного финансирования строительства; 2) обеспечение стройки необходимыми трудовыми ресурсами (рабочими руками). Оба вопроса требовали рационального решения, поскольку государство не обладало избытком материальных и людских ресурсов.

Особый интерес министра финансов к Транссибирской магистрали, его участие в работе Сибирского комитета и, конечно же, особенный статус данного учреждения, в котором председательствовал наследник российского престола, обусловили своевременное выделение бюджетных средств на сооружение Уссурийской железной дороги. Утвержденные Государственным советом сметы на сооружение Южно-Уссурийского и Северо-Уссурийского участков предусматривали ассигнование 17661051 руб. и 21709930 руб. соответственно⁵⁸. Следовательно, стоимость строительства всей магистрали оценивалась почти в 40 млн. руб. Между тем, Уссурийская железная дорога сооружалась по облегченному варианту, что свидетельствовало о стремлении правительства удешевить, насколько возможно, это строительство. Дорогу

предполагали делать однопутной, предельный подъем земляного полотна должен был составлять 0,015 м, наименьший радиус – 256,8 м, ширина полотна – 4,7 м, толщина балласта – 0,12 м. Здесь укладывали легкие рельсы весом 24 кг/м⁵⁹. Сужение полотна дороги, большие предельные уклоны при его возведении, устройство деревянных мостов через средние и малые реки – вот те меры, на которые готов был идти Сибирский комитет ради сокращения казенных расходов. Однако такой подход не мог не сказаться на пропускной способности магистрали. Она могла пропускать не более 7 пар поездов в сутки, при этом их вес и скорость ограничивались: товарный поезд, весивший около 500 т, не должен был двигаться быстрее 15 км/ч⁶⁰.

Огромное влияние на успех всего строительства оказывал второй фактор. Юг Дальнего Востока в конце XIX в. оставался в значительной степени территорией пионерного освоения. Железную дорогу приходилось зачастую строить в местности, совершенно не обжитой. “...Все участки вниз по Уссури почти необитаемы, станции расположены по берегу реки, то есть самое меньшее верст 12 от линии...”⁶¹. Данное обстоятельство объективно удорожало строительные работы. Возникали трудности в обеспечении стройки необходимыми материалами, продовольствием; остро стоял вопрос о подъездных путях к строившейся линии и транспортных средствах. Однако самой важной представлялась проблема обеспечения железнодорожного строительства рабочими руками.

В соответствии с монаршей волей, постройку Сибирского рельсового пути – этого “великого народного дела” – необходимо было осуществить “...русскими людьми и из русских материалов”⁶². С другой стороны, выдвигалось условие строить железную дорогу “... дешево, а главное скоро и прочно”⁶³.

Трудно не согласиться с исследователями, полагающими, что в такой ситуации без чрезвычайных мер по привлечению и использованию трудовых ресурсов невозможно было обойтись⁶⁴. Переселенцы, прибывшие на судах Доброфлота в 80-х гг. и составившие значительную часть крестьянского на-

селения Уссурийского края, только осваивались на новых местах, мало кто из них успел обустроить собственное хозяйство. Поэтому рассчитывать на их заинтересованность в земляных и иных работах на линии сооружаемой железной дороги строительное управление не могло. Уссурийские казаки также проявляли пассивность, их не привлекал тяжелый труд землекопов. В этих условиях правительство сделало ставку на проверенный годами контингент – военнотружущих частей, размещенных в крае, и заключенных, отбывавших наказание на Дальнем Востоке, либо только туда направлявшихся. Данные категории рабочих составили ядро строителей Уссурийской железной дороги. С целью восполнения дефицита рабочих рук русское правительство вынуждено было обращаться и к завозу иностранной рабочей силы (преимущественно из Китая). Менее широко использовался на строительстве магистрали вольнонаемный труд русских рабочих из центральных губерний, что объяснялось объективными причинами, в частности дороговизной их доставки на Дальний Восток.

Порядок применения солдатского и каторжного труда регламентировали особые нормативные акты: “Основные положения о работах нижних воинских чинов по сооружению Уссурийской железной дороги” и “Особые правила об употреблении ссыльно-каторжных на производство работ по сооружению Владивостокско-Графского участка Уссурийской железной дороги”. Эти документы были разработаны в 1891 г.⁶⁵ А в 1894 г. утвердили “Временные правила для привлечения арестантов и ссыльных разных категорий на работы по постройке среднего участка Сибирской железной дороги”. Спустя год, с некоторыми дополнениями, действие “Временных правил” было распространено на Уссурийский, Забайкальский и Амурский участки магистрали⁶⁶.

Формальным основанием для привлечения военнотружущих к строительству Уссурийской железной дороги служили соглашения, достигнутые между министром путей сообщения, военным министром и Приамурским генерал-губернатором. “Основные положения о работах нижних воинских чинов

по сооружению Уссурийской железной дороги” предусматривали наряд 2,5 тыс. солдат на работы⁶⁷. Строительное управление могло рассчитывать на работу этого количества военнослужащих как минимум в течение 5 месяцев ежегодно. От каждого из 10 батальонов 1-й и 2-й Восточно-Сибирских стрелковых бригад назначалось по одному рабочему отряду, в котором обязательно присутствовали хорошие кузнецы и плотники⁶⁸. Впоследствии был сформирован 1-й Уссурийский железнодорожный батальон численностью 1250 человек. Данное подразделение формировалось из призывников в Европейской России⁶⁹.

Кроме земляных работ для оборудования полотна железной дороги, солдатский труд предполагалось использовать в следующих случаях:

- 1) на рубке леса под полотно дороги и корчевании пней;
- 2) на земляных работах при рытье канав и рвов, отделке откосов полотна, отклонении встречающихся дорог, спрямлении и прорытии новых и засышке старых русел рек;
- 3) на строительстве временной дороги для безостановочного гужевого движения вдоль строившейся железнодорожной линии⁷⁰. Интересно, что устройство военнослужащими “временки”, исключая строительства на ней мостов и гатей, оплате строительным управлением не подлежало⁷¹.

В 1893 г., когда работа на Южно-Уссурийском участке Транссиба была в самом разгаре, появились “Условия работы нижних чинов, уволенных в запас” (для тех, кто желал потрудиться на “чугунке”)⁷². Военное ведомство, обязанное содержать за свой счет демобилизованных солдат до отправки их морем на родину, в европейскую часть страны, было заинтересовано в трудоустройстве этих людей. Работая на строительстве Уссурийской дороги в ожидании рейса в Одессу, демобилизованный лишался довольствия, что экономило государственные средства. Таким образом, казна извлекала очевидную выгоду из эксплуатации этой категории железнодорожных строителей, категории, с одной стороны наиболее дисциплинированной, а с другой – наименее притязательной. Интересно отметить, что у правительства были

виды на солдат, строивших железную дорогу, и после окончания их службы Отечеству киркой и лопатой. При железнодорожном батальоне открывались школы, которые готовили из солдат машинистов, телеграфистов, представителей иных специальностей, востребованных на железнодорожном транспорте. Военный строитель, поэтому, после демобилизации уже имел специальность и работу на железной дороге, что составляло, конечно, привлекательную сторону нелегкой службы в Уссурийском железнодорожном батальоне для самого солдата, а с другой стороны – отвечало государственным интересам. Ведь государство таким путем решало проблему кадрового обеспечения новой железной дороги.

Арестанты использовались на строительстве магистрали согласно уже названных “Особых правил”. Эти правила были разработаны в соответствии с Высочайше утвержденным 24 февраля 1891 г. положением Комитета министров о привлечении ссыльно-каторжных на работы по сооружению Уссурийской железной дороги⁷³. Приамурский генерал-губернатор получил право привлечь к устройству рельсового пути 600 каторжан, высланных в марте 1891 г. на Сахалин. В сентябре этого же года на стройке было задействовано свыше 800 ссыльно-каторжных⁷⁴. Арестанты находились в ведении созданного 1 марта 1891 г. Временного управления железнодорожными каторжными командами, начальником которого являлся статский советник Д.Ф. Коморский, инспектор по тюремной части при генерал-губернаторе Приамурского края⁷⁵. Увеличивать самостоятельно комплект подневольных строителей “чугунки” Коморский не имел права. Для этого требовалось особое разрешение генерал-губернатора.

Каторжные команды должны были выполнять тот же спектр работ, что и команды, состоявшие из солдат. При этом тюремное ведомство могло рассчитывать на предоставление ему наиболее крупных работ, таких, которые требовали занятости наибольшего числа рабочих на малом пространстве (“... дабы не разбрасывать преступников на большие расстояния и не обременять этим их окарауливания”)⁷⁶. Этот вопрос имел еще один интересный аспект,

обусловленный предприимчивостью и стяжательством господина Коморского. Право на первоочередное предоставление наиболее крупных работ арестантам позволяло инспектору по тюремной части получать наибольшую прибыль. Его отношение к делу скорее напоминало подход частного лица, обуреваемого желанием “урвать куш”, а не позицию чиновника, служащего государственным интересам⁷⁷.

С Сахалина в Приморье отправляли лишь тех арестантов, которым оставалось отбывать наказание не более 5 лет⁷⁸. Это был контингент, казалось, наиболее заинтересованный в созидательной работе, ведь заключенных в данном случае уже не удручала перспектива длительного пребывания в тюрьме, этих людей покидало ощущение безысходности, а соблазн совершить побег не имел прежней силы. Трудолюбие, проявленное на стройке, и отсутствие дисциплинарных взысканий вели к сокращению срока каторги и, даже, к приписке после ее завершения к материковой, а не к островной территории. Об этом мечтало большинство сахалинских узников.

Между тем, высокая концентрация заключенных в районе строительства железной дороги не могла не вызвать ухудшения криминогенной обстановки на юге Приморья, какими бы логичными не выглядели условия привлечения каторжан к работам. Уж очень разительным было отличие их нового положения от прежнего, сахалинского. Уссурийский край не имел статуса всероссийской каторги, здесь появлялись прежние соблазны: рядом был уже не малый по тем временам портовый город. И край буквально захлестнула волна преступлений. С апреля до сентября 1891 г. из партии каторжных, работавших под Владивостоком (в 12 верстах от порта), бежал 51 заключенный, 20 человек бежали вторично. Всего на этом этапе строительства было занято 979 арестантов⁷⁹. Ситуация с побегами заключенных и ростом преступности стала настолько тревожной, что генерал-губернатором Корфом высказывалась даже мысль о необходимости введения в крае военно-полевых судов⁸⁰.

Применение дешевого арестантского труда было выгодно государству в условиях слабо населенного Дальнего Востока. Ведь руками заключенных,

как и военнотружущих, с минимальными издержками для казны выполнялась наиболее трудоемкая работа на линии строившейся железной дороги.

Особую категорию строителей Уссурийской железной дороги составили ссыльно-поселенцы, из которых формировались особые строительные артели. Ссыльно-поселенцам разрешали наниматься на железнодорожные работы на общих с вольнонаемными рабочими основаниях. Уже в начале строительства, при возведении Южно-Уссурийского участка, в порядке эксперимента работало 450 ссыльно-поселенцев⁸¹. Вопрос их привлечения к строительным работам на материке увязывался с проблемой колонизации Сахалина, откуда вывозились артели этих рабочих. Коморскому, ведавшему артельным наймом ссыльно-поселенцев, предписывалось обсуждать сей вопрос с местными властями, с тем, чтобы отвлечение преступников осуществлялось без особого ущерба для интересов колонизации острова⁸². По сообщению дальневосточной прессы того времени в течение двух с лишним лет с Сахалина вывезли около 2 тыс. рабочих для строительства Уссурийской железной дороги. На строительный период 1895 г. Коморскому удалось нанять артель в 800 поселенцев⁸³.

МВД проявляло особую заботу о том, чтобы ссыльно-каторжные и ссыльно-поселенцы работали на разных участках строившейся магистрали. Эта мера была, конечно, необходима для поддержания порядка на стройке. Однако ссыльно-поселенцы доставили немало хлопот и Временному управлению железнодорожными каторжными командами и частным подрядчикам Управления по сооружению Уссурийской железной дороги, которым на определенных условиях сдавались поселенческие команды. Леность, пьянство и вообще дурное поведение рабочих из поселенческих артелей были общим правилом⁸⁴. Строгие наказания, в том числе и телесные, при этом оказывались малоэффективными.

Подрядчиками строительного управления было привезено из Одессы до 800 человек вольных рабочих. Их собрали без строгого отбора. На работах состояла едва ли половина этого беднейшего, отчаявшегося люда⁸⁵. Многие

не имели даже паспортов, ведь на родине они были представителями люмпенского слоя. Здесь же, во Владивостоке, эти люди так же вызывали немалую озабоченность властей, после того как, бросив работы на строящейся железнодорожной линии, пополнили ряды местных бродяг. Рабочие были недовольны тяжелыми условиями, в которых им приходилось жить и работать. Они заявляли о притеснениях подрядчиков. От законтрактованных в европейских губерниях рабочих подрядчики действительно намеренно утаивали истину о трудностях пути на Дальний Восток, о высоких ценах на товары повседневного спроса и прочие дальневосточные реалии. Показателен случай ухода 200 рабочих с участка подрядчика Каурова, которые разорвали с ним контрактные отношения и ушли из Никольского во Владивосток. Эти рабочие, будучи уроженцами Гродненской губернии даже пожаловались на притеснения Каурова своему губернатору, не рассчитывая, видимо, на справедливость местных властей⁸⁶. По свидетельству Урсати, беспорядки среди рабочих Каурова длились все лето 1891 года, что вызвало остановку работ и грозило подрядчику большими финансовыми потерями.

Нехватка рабочих рук на строящейся линии вынуждала русское правительство привлекать трудовые ресурсы из сопредельных стран. В первые годы сооружения Уссурийской железной дороги количество иностранных рабочих составляло примерно 1/3 занятых на строительстве (около 2 тыс. человек)⁸⁷. До осени 1893 года китайские рабочие, нанятые строительным управлением, работали на укладке пути, однако сильные холода в конце года вынудили их покинуть стройку⁸⁸. При сооружении Северо-Уссурийского участка труд азиатских рабочих применялся с гораздо большим размахом. В отдельные периоды на земляных работах было занято до 10 тыс. иностранцев, по другим данным – до 15 тыс.⁸⁹ Русский посланник в Пекине А.П. Кассини предпринимал все необходимые меры, чтобы китайские власти не препятствовали выезду своих соотечественников в Россию для работы на строительстве Уссурийской магистрали⁹⁰. Только в начале 1895 г. на двух пароходах из

Чифу прибыло во Владивосток более 1 тыс. китайских рабочих, пополнивших армию строителей “чугунки”⁹¹.

Однако, не стоит делать выводы о роли иностранной рабочей силы в сооружении Уссурийской железной дороги, исходя лишь из количественных показателей. Не секрет, что мнение руководителей строительства о качестве китайского (равно как и корейского и японского) труда было не высоким⁹². Непривычные к работе тачками, они носили землю в корзинах, что замедляло работы, снижая производительность труда. Показателен и тот факт, что частные подрядчики, столкнувшись с ничтожной выработкой китайцев на начальном этапе строительства, стремились от них “отделаться”.

С другой стороны, и это объективно, в предусмотренные правительством сроки, Уссурийский участок Транссиба не мог быть завершен, без привлечения иностранной рабочей силы. Местному строительному управлению и гражданской администрации приходилось с этим считаться и пользоваться не самыми лучшими трудовыми ресурсами. И если в начале строительства подрядчики “отдывались” от иностранцев, то впоследствии, с приближением финала всего предприятия дельцы в погоне за кушем “... буквально рвали манз и корейцев на части” – так сказывался недостаток рабочих рук при возросшей конкуренции среди подрядчиков⁹³.

Итак, государственная политика в отношении обеспечения железнодорожного строительства на Дальнем Востоке необходимыми трудовыми ресурсами была нацелена на использование всех возможных их источников. Применение труда русских рабочих рассматривалось как предпочтительное, но в условиях нехватки чернорабочих этот дефицит восполнялся иностранцами. Следовательно, в действительности позиция правительства при решении данного вопроса характеризовалась определенной гибкостью, принимая во внимание исходный тезис о Сибирской магистрали – великом народном деле, которое нужно было осуществить русскими людьми из русских материалов.

По отзывам руководителя строительства инженера Урсати, наиболее продуктивной была работа военных и арестантских команд. Привлечение этой части населения Дальнего Востока к сооружению Уссурийской магистрали действительно стало залогом успеха всего предприятия. В особенности это относится к военным строителям. По словам Урсати, подполковник Экстен, заведовавший работами нижних чинов, откомандированных на строящуюся дорогу, ознакомился со спецификой работы и вел ее умело⁹⁴. “... Во многих случаях при суровых условиях здешней обстановки... только военно-организованный рабочий отряд, для которого по духу службы не существует слова “невозможно”, будет гарантировать делу... успех,” – отмечалось в отчете по работам железнодорожных отрядов нижних чинов⁹⁵.

При организации на месте железнодорожных работ в качестве основного и наиболее оптимального рассматривался подрядный способ. Военное ведомство, наряду с тюремным, выступало как крупнейший подрядчик Управления по сооружению Уссурийской железной дороги. Последнее отводило военным строителям определенные участки работ. Для расчета предусматривалось освидетельствование (обмеры) выполненных работ каждый месяц, а также по исполнению военным министерством всех договорных обязательств.

Согласно “Положению о работах нижних воинских чинов на сооружении Уссурийской железной дороги” военное ведомство могло передать за определенную плату свои участки другим подрядчикам, в попечение которых передавались и воинские отряды⁹⁶. Частные предприниматели – Кауров, Введенский – получали в свое распоряжение крупные отряды в 1–1,5 тыс. человек. Однако такая практика была признана военным ведомством невыгодной, и с 1893 г. все военные отряды, общей численностью 2200 человек, оставались в распоряжении офицера, заведовавшего работами нижних чинов⁹⁷. С осени 1892 г. эту должность занимал полковник Волошинов, тот самый Волошинов, который провел большую работу по трассировке Амурской желез-

нодорожной линии. В мае 1893 г. он уехал в Европейскую Россию, передав дела подполковнику Дубицкому.

По мере развития строительных работ происходила корректировка отношения начальства к поощрению солдатского труда. Перестав сдавать участки и команды частным подрядчикам, военное министерство вынуждено было работать на свой риск. Стремясь увеличить производительность труда военнослужащих и выполнить договорные обязательства в полном объеме, ведомство пошло на весьма существенное увеличение вознаграждения за выработку всех видов грунта – от скального до обыкновенного. Если ранее рядовой получал поденную плату (30 коп.) независимо от выработки, то теперь была введена сдельная оплата труда⁹⁸.

Роль военнослужащих в сооружении первой дальневосточной железной дороги трудно переоценить. Нижние чины выполнили большой объем земляных работ (при сооружении насыпей и в выемках – только за три года сооружения Южно-Уссурийского участка солдатами было выработано около 226 тыс. кубических сажень в разных грунтах, что составило свыше 33% всего объема работ на Южно-Уссурийской линии)⁹⁹. Эти данные относятся лишь к подрядам, взятым военным ведомством в 1891–1893 гг. Но нижние чины тогда работали и у частных подрядчиков, поэтому доля их труда на самом деле была существенно выше.

На линии строившейся дороги военнослужащие занимались и укладкой пути. В самых сложных условиях сводный отряд в 200 солдат вел укладку пути зимой от Лефинского моста, что на 156 версте, в направлении Черниговки. С начала ноября 1893 г. до середины января 1894 г., в суровые морозы, устраивался железнодорожный путь: на лошадях развозились шпалы и рельсы, затем их поднимали и укладывали. После вступали в дело костыльщики, за ними – рабочие, которые занимались сбалчиванием. Рехтовка и подбивка завершали цикл работ. Рельсовый путь был устроен этим отрядом на протяжении 46 верст, до 202 версты¹⁰⁰.

В 1894 г., завершая Южно-Уссурийский участок, военные строители вели укладку пути (иных подрядчиков на эти работы не нашлось), выполняли земляные работы, сделав 40 тыс. кубических сажень, осушали местность канавами, рубили просеки. Весь фронт работ войск растянулся на 346 верст¹⁰¹. Недоделки, оставшиеся от прошлых лет, в том числе доставшиеся и от казначейских команд, устраняли нижние чины. Подводя итоги данного строительного сезона, подполковник Дубицкий отметил, что удалось уложить 184 версты главного пути, боковых ответвлений – 10 верст, стрелок – 31 шт., новых грунтовых дорог с мостами было построено 30 верст, исправлено “временки” – 100 верст¹⁰². Таким образом, материальное стимулирование солдатского труда давало свои результаты. Ведь за строительный сезон солдаты зарабатывали по 40 руб. и выше, но находились при этом на стройке не менее 15 часов в сутки¹⁰³.

Важной особенностью участия военных в строительстве Уссурийской магистрали являлось то обстоятельство, что они постоянно поддерживали свою боеготовность с целью охраны строившейся железной дороги¹⁰⁴. За этим должен был наблюдать заведующий железнодорожными работами нижних чинов. Он также был обязан всегда иметь самые полные сведения о ходе постройки магистрали. Об этом Дубицкий докладывал непосредственно командующему войсками Приамурского военного округа, в связи с чем генерал-губернатор настаивал, чтобы Дубицкому обеспечили допуск ко всем отраслям администрации постройки¹⁰⁵. Этим подчеркивалась заинтересованность местных властей в скорейшем сооружении железной дороги, которой придавалось серьезное оборонное значение.

Исключительно важную роль в строительстве железной дороги сыграли частные предприниматели. Казенные подрядчики строительного управления не могли самостоятельно выполнить весь объем работ в требуемые сроки. Кроме того, управление стремилось сдать строительные участки с подряда на наиболее выгодных для государства условиях. А частными предпринимателями владело желание получить барыши на железнодорожных подрядах и

поставках, выполняя самые прибыльные работы: строя здания и мосты, производя земляные работы, поставляя лес и т.п. 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. Эти трудности предстояло преодолеть частным подрядчикам и поставщикам. Способность предпринимателей законтрактовать рабочих, доставить их на стройку, обеспечить строительными материалами и инвентарем, предоставить им на время работ крышу над головой, обеспечить продовольствием и материально заинтересовать была по достоинству оценена государством. Государственная власть признавала, что частный бизнес справится с этими задачами удачнее ее самой, и готова была оплатить данные услуги звонкой монетой. Подрядный способ организации работ на линии строящейся Уссурийской железной дороги, следовательно, был призван сократить расходы правительства и организовать рабочий процесс самым оптимальным образом.

Но на практике действия подрядчиков не всегда оказывались успешными и приносили максимальную пользу общему делу. Один из исследователей этого вопроса справедливо отметил несостоятельность некоторых частных подрядчиков строительного управления, которым не хватало организаторского опыта, деловой хватки, да и в капиталах у них ощущался недостаток¹⁰⁶.

Очень туго сначала продвигалась работа на участках, взятых с подряда предпринимателями Введенским и Кауровым. Коллежский советник Введенский подрядился выполнить железнодорожные работы между Владивостоком и Никольским, для чего ему был сдан отряд солдат численностью 1550 человек. Важнейшие условия заключенного с Введенским договора были таковы: подрядчику следовало уплатить батальонам деньги за рабочую одежду в 4-х месячный срок, платить рядовому по 30 коп. за рабочий день, отпускать на каждого военнослужащего по 5 коп. в день на расходы по надзору и по 2

коп. – на расходы по лечению. Подрядчик должен был взять на себя и организацию питания солдат. Но Введенский не смог поставить дело надлежащим образом и спустя 3 недели после заключения контракта отказался от своих обязательств¹⁰⁷.

Крупным подрядчиком казны на строительстве Уссурийской железной дороги был купец 2-й гильдии Василий Кауров, специально прибывший с этой целью в Приморье. Им были законтрактованы рабочие в Европейской России, кроме того, в 1891 – 1893 гг. Кауров брал крупные отряды нижних чинов (численностью 950 – 1000 человек) на особых условиях, заключенных с военным министерством¹⁰⁸. Подрядчик нес расходы по заработной плате солдат, лечению заболевших на стройке; он обязывался приобрести у военного ведомства инструмент, тачки и рабочую одежду, устроить бараки, временные кухни и бани. Обеспечение рабочих провиантом также относилось к обязанностям подрядчика. О порядке расчета предпринимателя с военным министерством в договоре сказано следующее: “...Все, причитающиеся с меня, Каурова, платежи имеет получать Заведующий нижними чинами штаб-офицер от Начальника работ Уссурийской железной дороги из следуемых мне, Каурову, платежей за произведенные работы”¹⁰⁹. Для решения возможных недоразумений договором предусматривалось создание комиссии с равным представительством сторон.

За два строительных сезона на Южно-Уссурийском участке военные строители, бывшие в распоряжении Каурова, выбрали около 70 тыс. кубических саженьей грунта при производстве земляных работ¹¹⁰. За то же время отряд, которым руководил Экстен, сделал 78,8 тыс. кубических саженьей¹¹¹. При равных естественных условиях (климатические условия, качество грунта) подполковник Экстен располагал более многочисленным отрядом – в 1,5 тыс. рабочих, то есть каждый сезон у него было на 500 – 600 солдат больше. Даже учитывая объективные сложности (потерю времени в 1891 г. в результате ликвидации дела Введенского, рабочие которого были подчинены в итоге Экстену), очевидно, что результат работы на участках частного предпринимате-

ля лишь немногим уступал результату военного ведомства, решившегося действовать на свой собственный риск. Именно поэтому руководители строительства считали необходимым продолжать сотрудничество с подрядчиком, несмотря на известную его нечистоплотность в отношениях с рабочими.

Между тем, жажда наживы, сверхприбыли могла сослужить плохую службу самим барышникам. Еще в 1891 г. был установлен "...факт некоторой деморализации отрядов, бывших у Каурова"¹¹². А с 1893 г. военное ведомство отказалось от услуг частных подрядчиков, сочтя их накладными (здесь не могли не сказаться и злоупотребления предпринимателей), и стало работать хозяйственным способом. Стремясь нажиться на эксплуатации наемных рабочих, минимизируя собственные затраты, купец Кауров восстановил и их против себя, об этом уже упоминалось. Есть сведения о конфликтах с рабочими другого крупного подрядчика – Скидельского, подобно Каурову отправившегося на Дальний Восток за прибыльными железнодорожными подрядами¹¹³. Комментируя создавшееся положение, газета "Восточное обозрение" в августе 1891 г. отмечала: "Немного времени прошло с начала открытия работ по устройству полотна Южно-Уссурийской железной дороги, а уже проявилось в полном блеске характерное для сибирских предпринимателей и подрядчиков отношение к рабочим... Рабочие, доведенные до отчаяния, устраивают стачки и отказываются продолжать работать; подрядчики пишут заявления о "бунте" рабочих и требуют вмешательства военной силы, чтобы принудить их работать"¹¹⁴. Законтрактовав рабочую артель, предприниматели, как правило, злоупотребляли своим положением: в собственных интересах пересматривали условия договоров, требуя выполнения не оговоренных первоначально работ за прежнюю плату¹¹⁵. Недобросовестность подрядчиков проявлялась и в порядке регистрации и оплаты труда, который позволял им бесконтрольно расхищать большую часть заработка рабочих¹¹⁶.

Железнодорожные подряды, конечно, обогащали дельцов. Предприниматель Скидельский на Уссурийской железной дороге набрал подрядов на

2,5 млн. руб.¹¹⁷ 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 мало затратные производства с примитивной технологией) обзавелись такие подрядчики железнодорожного строительства как Тифонтай, Кустер, Линдгольм¹¹⁸.

Истории сооружения Уссурийской магистрали известны случаи острого соперничества предпринимателей, стремившихся получить выгодные казенные подряды. Так, постройка деревянного моста через Бикин по предварительному письменному условию была поручена Скидельскому. Однако, другой предприниматель – Суворов – предложил Управлению по сооружению Уссурийской железной дороги более выгодные условия (они сэкономили Управлению до 24 тыс. руб.)¹¹⁹. Передача подряда этому предпринимателю привела к предъявлению Скидельским счета строительному управлению¹²⁰. Данный случай позволяет судить еще и об уязвимости позиций частного бизнеса во взаимоотношениях с казенными заказчиками.

Далеко не последнюю роль в строительстве железной дороги играли своевременные поставки леса, в связи с чем некоторые предприниматели – поставщики Управления по сооружению Уссурийской железной дороги – получили от властей преимущественное перед другими частными лицами право сплава леса: Зотов – на Монгугае, Аверкович – на Раковке, Рославлев – на Ситухэ¹²¹.

Подрядчиками казны при строительстве Северо-Уссурийского участка, кроме Скидельского и Суворова, были предприниматели Галецкий, Гунос, Ферштер, Барашков, Соколов¹²². Они охотно брали у тюремного ведомства крупные партии каторжан. Последние сдавались подрядчикам поденно (по 80 коп. за каждую поденщину). Большой объем работ здесь приходился на

участки подрядчика Галецкого. У него работало несколько арестантских команд: первая, насчитывавшая 180 рабочих, трудилась на Красной речке, что в 16 верстах от Хабаровска; вторая, той же численности, была занята вблизи урочища Кцоево; наконец на р. Малая Чирка работал отряд в 190 человек¹²³. При выполнении урока арестант получал от подрядчика на руки 15 коп. Предусматривалось и сверхурочное вознаграждение: например за 0,1 кубической сажени мягкого грунта плата повышалась на 100% (15 коп.), а сверхурочная выемка 0,01 кубической сажени скалистого грунта стоила подрядчику 5 коп.¹²⁴ Несмотря на это, эксплуатация каторжных оставалась чрезвычайно выгодной для подрядчиков, едва ли можно было рассчитывать на вольнонаемную рабочую силу, готовую работать за такие гроши.

Другой категорией землекопов, активно используемой подрядчиками в середине 90-х гг., были китайские и корейские рабочие. Они выполнили 67% объема земляных работ на Северо-Уссурийском участке (солдатами было исполнено здесь 20% , ссыльно-каторжными – 9%, японцами – около 4%)¹²⁵.

Не все подрядчики оказывались исправными партнерами казны, пример Введенского красноречиво об этом свидетельствует. Строительное управление вынуждено было в интересах дела оказывать предпринимателям разнообразную помощь, нередко оно само приобретало провиант и фураж, снабжало ими частных подрядчиков и вычитало затем стоимость товаров при расчете за произведенную работу. Но, несмотря на видимые сложности, подрядный способ железнодорожного строительства на Дальнем Востоке в целом себя оправдал, обеспечив реальную выгоду государству. Как на южном, так и на северных участках сооружавшейся Уссурийской магистрали частными подрядчиками было выполнено свыше половины объема всех работ (54% на южном и 51% на северном)¹²⁶. Управление по сооружению Уссурийской железной дороги находило при этом более приемлемые условия организации работ, чем при хозяйственном способе. Предприниматели же, получив прибыль от железнодорожных подрядов и поставок, имели возможность начать или развить собственное дело, придать ему новый импульс.

К ноябрю 1893 г. железный путь удалось довести до Никольского, где были устроены Главные железнодорожные мастерские¹²⁷. 1 января 1895 г. Южно-Уссурийский участок протяжением 378 верст (около 400 км) сдали во временную эксплуатацию, одновременно началась эксплуатация 10-верстного участка от станции Муравьев-Амурский до пристани на р. Иман¹²⁸. По Иману и Уссури грузы направлялись к Амуру. Для руководства эксплуатацией уже построенной части Уссурийской железной дороги при строительном управлении учреждалось особое управление, а эксплуатация вверялась офицерам и нижним чинам первого Уссурийского железнодорожного батальона. Его командир – Д.Л. Хорват – стал первым начальником дороги.

Уссурийская магистраль, конечно, не могла в одночасье окупить затраченные на ее сооружение капиталы. Но уже первый год эксплуатации на Дальнем Востоке почти 400-километровой железной дороги принес 768 тыс. руб. выручки¹²⁹. Основные поступления давала, что вполне понятно, перевозка грузов. Из 1709 отправленных по Южно-Уссурийской дороге в 1895 г. поездов, товарными являлись 971¹³⁰. Пассажирское движение для удаленной окраины так же было немалым: в 1895 г. железнодорожники перевезли 117663 пассажира¹³¹. По мере развития строительных работ росли и доходы железной дороги. В 1896 г. они выражались суммой 907949 руб., а в 1897 г. (в год завершения строительства) впервые превысили 1 млн. руб.¹³² Грузопоток на железной дороге между Владивостоком и Хабаровском год от года возрастал, что свидетельствовало о важной роли нового транспорта в экономической жизни края.

С другой стороны, бюрократизм, царивший в транспортных конторах, недостаточное количество подъездных путей к магистрали, высокие тарифы позволяли гужевому транспорту с установлением санного пути успешно конкурировать с железнодорожным. В особенности это было характерно для густо населенного района между Владивостоком и Никольским.

В 1896 г. строившуюся Уссурийскую магистраль посетил министр путей сообщения князь М.И. Хилков. Он ознакомился на месте с положением дел,

интересовался бытом рабочих, проследовав вдоль линии железной дороги на пароходе; затем министр отправился по уже построенной части магистрали во Владивосток. Визит главы МПС свидетельствовал о неугасавшем интересе правительства к железнодорожному строительству на востоке страны.

Работы по сооружению Северо-Уссурийского участка завершились в 1897 г. Почти весь путь был уложен с юга и лишь незначительная его часть (около 70 км) – с севера, от Хабаровска. Конечно, укладка пути с одного конца затрудняла дело. Причина такого положения заключалась в отсутствии в то время на Амуре мощного перегрузочного пункта, подобного Владивостоку. Поэтому почти все необходимые для укладки материалы доставлялись из Золотого Рога на Уссури. С устройством пути очень спешили: по традиции не обошлось без “штурмовщины”, так как работы требовалось завершить к 30 августа 1897 г. – дню тезоименитства покойного Александра III, а к этому сроку строители не поспевали. С 1 ноября 1897 г. Уссурийская железная дорога протяженностью 716 верст (около 750 км) была сдана в окончательную эксплуатацию. Стоимость сооружения магистрали превысила сметные расчеты, составив 42,3 млн. руб. (сюда включена и стоимость подвижного состава)¹³³. Причины удорожания строительства заключались как в трудностях объективного характера – дорогу строили, на что уже обращалось внимание, в совершенно необжитом краю с малоизученной природной спецификой –, так и в злоупотреблениях некоторых чиновников и подрядчиков, вызвавших перерасход средств.

С 1897 г. 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. В декабре 1895 г. министр финансов С.Ю. Витте и министр иностранных дел Б.А. Лобанов-Ростовский поручили русскому послу в Пекине А.П. Кассини начать с китайскими властями переговоры о сооружении Россией железной дороги через Маньчжурию.

В 1896 г. российская сторона добилась, в том числе и путем подкупа одного из влиятельных китайских чиновников, принципиального согласия цинского правительства на строительство железной дороги. “Соединение этой линии с русскими железными дорогами не может служить предлогом какого-нибудь захвата китайской территории, ни попираания суверенных прав Его Величества Китайского императора”, – говорилось в одной из статей союзного договора, заключенного между Россией и Китаем 22 мая 1896 г.¹³⁴ Однако русское правительство находилось тогда во власти имперских амбиций, и процитированная статья договора была не более, чем простой формальностью. “Маньчжурское” направление Великого Сибирского пути должно было укрепить положение отечественных компаний, способствуя приобретению ими сырьевых и иных рынков Северо-Восточного Китая, и вкуче с получением здесь военной базы возвышало влияние Российской империи в Восточной Азии. С другой стороны, маньчжурские условия (сокращение трассы, дешевизна рабочей силы) обещали строителям железной дороги заметную экономию денежных средств и времени. Этим обстоятельством решили не пренебрегать.

Да, сомнения в том, что строительство Амурской железной дороги, будь оно начато в 1897 г., могло быть завершено в 1903 г., то есть тогда, когда КВЖД была окончательно сдана в эксплуатацию, вполне обоснованны. Но у нас так же не вызывает сомнений и тот факт, что сооружение Россией на территории сопредельного государства железнодорожного пути при отсутствии сплошного железнодорожного сообщения на своей собственной – дальневосточной – территории с геополитической точки зрения было совершенно не оправданным.

В условиях обострения международного соперничества на Дальнем Востоке в конце XIX в. русское правительство стремилось завуалировать свою причастность к строительству стратегической железной дороги в Маньчжурии. Внешне сооружение КВЖД должно было выглядеть как частное предприятие. В связи с этим создавалось акционерное общество – “Общество Ки-

тайской Восточной железной дороги”. Его учредителем, как известно, стал Русско-Китайский банк. Сам банк появился не без участия правительства России, которое, предоставив Китаю крупный заем в 400 млн. золотых франков, создало этим основу Русско-Китайского банка¹³⁵. Практически образование Русско-Китайского банка было осуществлено на русские и большей частью французские деньги (займы), но никак не на китайские. Негласной задачей банка являлось упрочение российского экономического влияния в Китае в противовес западным конкурентам. Статус этого банка предполагал предоставление ему достаточно широких полномочий, вплоть до получения концессий на строительство железных дорог, телеграфных линий и пр.¹³⁶ Официально, именно Русско-Китайскому банку правительство Китая предоставило концессию в Маньчжурии. Но так как гарантом капиталов банка было министерство финансов России, то оно и курировало строительство КВЖД. Правительство России являлось крупнейшим акционером “Общества КВЖД”. Вся комбинация с акционерным обществом и банком служила царизму прикрытием, помогавшим избежать обвинений в экспансионизме в Китае.

Контракт на постройку и эксплуатацию железной дороги был подписан представителем китайского правительства Сюй Цзинчэном и правлением Русско-Китайского банка (его представляли А.Ю. Ротштейн и князь Э.Э. Ухтомский) 27 августа 1896 г.¹³⁷ Этим документом предусматривалось создание уже упоминавшегося акционерного общества, держателями акций которого могли стать только китайские и русские подданные. Председателем Общества был подданный Китая, его назначал китайский император, но содержание председатель получал от компании, то есть от русского правительства. На председателя возлагалась задача налаживания связи между банком и Обществом, с одной стороны, и китайским правительством – с другой. Никаких иных существенных функций он не исполнял.

Правление Общества располагалось в Петербурге. Оно избиралось на 5 лет общим собранием акционеров. В состав правления компании были из-

браны: С.И. Кербедз (товарищ председателя), П.М. Романов, А.Ю. Ротштейн, Д.Д. Покатилов, Э.К. Циклер фон Шафгаузен, Э.Э. Ухтомский. А первым председателем “Общества КВЖД” стал упомянутый Сюй Цзинчэн, бывший посланник Китая в России и Германии¹³⁸. На должность главного инженера КВЖД пригласили А.И. Юговича, опытного изыскателя и строителя железных дорог в России. Включая крупнейших акционеров, правление должно было управлять дорогой в административном и финансовом отношении. Ключевой фигурой в правлении, а, значит, и во всей компании был товарищ (заместитель) председателя. Его кандидатуру утверждал царь по представлению министра финансов, в ведении которого по линии русского правительства и находилась КВЖД¹³⁹. Общим собранием акционеров утверждался ежегодный финансовый отчет КВЖД и постановления правления, а на утверждение министру финансов общее собрание представляло кандидатуры управляющего, главного инженера, начальников управлений и отделов¹⁴⁰.

Согласно заключенному в 1896 г. контракту, Общество обязывалось начать работы по сооружению магистрали в течение года с момента утверждения контракта императорским указом. Постройку дороги следовало произвести в шестилетний срок¹⁴¹. Китайская сторона брала на себя обязательства содействовать компании всеми мерами в получении необходимых строительных материалов, обеспечении строительства рабочими, средствами для сухопутной и водной транспортировки грузов и пр. Земли, необходимые для сооружения железной дороги и находившиеся в государственной собственности, передавались китайским правительством Обществу бесплатно, а частновладельческие – за единовременное вознаграждение или ежегодную арендную плату¹⁴².

Ширина колеи на КВЖД должна была соответствовать русскому стандарту (5 футов, что равнялось примерно 1,5 м), ведь дорога мыслилась полноценным звеном Транссиба. Доходы Общества не подлежали налогообложению с китайской стороны, а таможенные пошлины на ввозимые по КВЖД в Китай товары снижались на 1/3. Вмешательство цинских властей в установ-

ление железнодорожных тарифов не допускалось¹⁴³. Едва ли можно было после этого утверждать о сохранении суверенных прав китайского императора в отношении КВЖД.

Общество получило право эксплуатировать дорогу в течение 80 лет, но контрактом оговаривалось, что уже через 36 лет после постройки Китай мог выкупить эту магистраль¹⁴⁴. Таким образом, России удалось добиться для себя чрезвычайно выгодных условий. Ведь срок действия концессии не уступал сроку, в течение которого в самой Российской империи железнодорожная компания, построившая линию, могла ее эксплуатировать, возвращая потраченные средства и получая прибыль, после чего дорога передавалась во владение государства.

Подписав в 1896 г. союзный договор с цинским правительством, Россия не удовлетворила свой аппетит, свои амбиции. Ей было мало железной дороги, проведенной по кратчайшему расстоянию, из Забайкалья к Приморью. Поэтому после заключения в Пекине 15 марта 1898 г. конвенции, дополненной специальным протоколом 15 апреля 1898 г. о передаче российской стороне на 25 лет в аренду военной базы на берегу Желтого моря, права “Общества КВЖД” были значительно расширены¹⁴⁵. От одной из станций Китайской Восточной железной дороги в направлении Порт-Артура и Дальнего (Далыньвань) теперь позволялось построить ветвь – Южно-Маньчжурскую железную дорогу. Ответвление целесообразно было сделать у Харбина – главного строительного и административного центра КВЖД. Общая протяженность КВЖД (от станции Маньчжурия до станции Пограничная) составила 1390 верст или 1500 км, ветвь на Дальний – 911 верст (965 км)¹⁴⁶. Следовательно, в Китае Россия готова была проложить рельсовый путь, трижды превосходивший по длине Уссурийскую магистраль.

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 железнодо-

рожного 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. По решению главного инженера, на линии строившейся дороги были организованы 13 строительных участков (от Забайкалья до Приморья)¹⁴⁷.

При сооружении железной дороги приходилось преодолевать многочисленные трудности. Например, все материалы и оборудование завозились извне, так как в Северо-Восточном Китае тогда отсутствовала фабричная промышленность. Собственно, некоторые вспомогательные предприятия создавались в Китае самим Обществом. Это значит, что русская казна отпускала немалые средства на создание инфраструктуры в отсталом регионе соседнего государства. Проблема завоза необходимых стройке материалов представлялась особенно острой еще и потому, что в начале строительства нельзя было в полной мере воспользоваться потенциалом других звеньев Транссиба – Забайкальской и Уссурийской железных дорог, не вполне еще законченных. Поэтому доставка железнодорожных грузов почти полностью легла на плечи речников. Для грузовых перевозок по Уссури, Амуру, Сунгари создавалось специальное речное пароходство Общества, что привело к дополнительным затратам. С другой стороны, естественные условия Маньчжурии преподнесли сюрпризы строителям железной дороги. Например, сложный рельеф вызвал необходимость такого сооружения, как тоннель в Большом Хингане. Его длина составила около 3 км. Множество рек и водостоков было преодолено мостами. Крупнейшими здесь стали мосты через реки Сунгари и Нонни (длиной 948 и 692 м соответственно)¹⁴⁸. Эти факторы повлияли на существенное удорожание строительства.

Наконец, не следует забывать о нестабильной внутренней политической ситуации в Китае, который активно делили великие державы. Вспыхнувшее в 1900 г. боксерское восстание, направленное против иностранцев, нанесло уже почти построенной дороге (к лету 1900 г. было уложено 1300 км сплошного рельсового пути) колоссальный ущерб, до 80% линии ихэтуани разру-

шили¹⁴⁹. Восстановительные работы потребовали ассигнования еще 72 млн. руб.¹⁵⁰ Эти затраты практически на 70% превысили расходы казны по сооружению Уссурийской магистрали. Разгромленные пути были восстановлены менее чем за год, в 1901 г. по всей линии уже было открыто временное движение. В июне 1903 г. дорогу сдали в эксплуатацию, причем с недоделками на сумму около 80 млн. руб.¹⁵¹

Итак, главные вехи железнодорожного строительства на Дальнем Востоке предстают в следующем виде.

Таблица № 2. Развитие железнодорожной сети Дальнего Востока в конце XIX – начале XX в.

Год постройки	Железнодорожная линия	Длина, км	Общая протяженность сети, км
1895	Владивосток – Муравьев-Амурский	400	400
1897	Муравьев-Амурский – Хабаровск-Пристань	360	760
1903	Маньчжурия – Пограничная	1500	2260
	Никольск-Уссурийский – Пограничная	120	2380

Сост. по: ГАХК. Ф. И-282. Оп. 1. Д. 8. Л. 1; Дальний Восток. Т.2. Пути сообщения. – СПб., 1911. – С. 28 – 29.

Таким образом, лишь 880 из 2380 км (без учета 965 км ветви к Дальнему) железнодорожных путей было проложено по российской территории. КВЖД стала наиболее дорогостоящим предприятием в железнодорожном строительстве России, развернутом в конце XIX в. к востоку от Байкала. Несмотря на многочисленные недоделки – речь идет об отсутствии балластировки пути, о временных мостах и станциях, о недостаточности разъездов при перегонах в 30 верст, о почти повсеместно устроенном временном водоснабжении – расходы на сооружение версты железной дороги в Маньчжурии существенно превысили соответствующие показатели для Забайкальской и Уссурийской железных дорог. Устройство одной версты рельсового пути в Мань-

чжурии стоило 150 – 170 тыс. руб. против 77 тыс. руб. на Забайкальской и 65 тыс. руб. – на Уссурийской линии¹⁵². Все расходы русского Государственного казначейства по предприятиям КВЖД (с Южно-Маньчжурской линией) выражаются суммой никак не меньшей, чем 400 млн. руб.¹⁵³ Только в период с 1899 по 1902 г. на железнодорожное строительство в Северо-Восточном Китае отпускалось ежегодно в среднем по 67,7 млн. руб.¹⁵⁴ Столь существенные затраты следует объяснять не только объективными трудностями сооружения магистрали. Крупное железнодорожное строительство в Маньчжурии вызвало приток сюда массы предприимчивых людей – подрядчиков, коммерсантов, рабочих – желавших быстро обогатиться. По отзывам современников, жажда наживы и неразборчивость в средствах для того, чтобы “урвать кусок”, отличали так называемых маньчжурцев¹⁵⁵. Спешность, с которой возводилась КВЖД, позволяла строителям избегать жесткого контроля и отчетности в расходовании средств, что, в свою очередь, вело к существенным злоупотреблениям сановников, железнодорожной администрации, подрядчиков, то есть тех лиц, которые имели доступ к выделенным казенным суммам. К концу постройки дороги в правительственных кругах, в связи с выше названной причиной, даже ставился вопрос об изъятии предприятий “Общества КВЖД” из ведения министра финансов и о распределении заведывания ими в нормальном порядке – по принадлежности¹⁵⁶.

Первое время КВЖД оставалась дефицитной, принося ощутимые убытки¹⁵⁷. В свете сказанного выше, небезынтересна оценка одного из современников российского железнодорожного проникновения в Северо-Восточный Китай. Он выразился в том смысле, что затраты на КВЖД допустимо оправдывать как на политическое дело, но никак не на коммерческое предприятие, ведь для дороги в первые годы ее существования даже приходилось *придумывать* грузы¹⁵⁸. Но и в политическом смысле боксерское восстание и русско-японская война расставили свои, верные, акценты в этом деле. Со всей очевидностью была продемонстрирована уязвимость КВЖД с ЮМЖД. И правительству России волей-неволей пришлось возвращаться к планам со-

оружения железной дороги вдоль Амура, по российской территории, на что потребовались новые многомиллионные ассигнования и время.

Конечно, создание в Маньчжурии железнодорожной магистрали на русские капиталы содержало в себе и позитивный заряд. Отрицать это так же бессмысленно, как и преподносить КВЖД в качестве наимыгоднейшего в то время для России предприятия. Последнее утверждалось, в частности, в составленном Е.Х. Нилусом историческом обзоре КВЖД¹⁵⁹. 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 компаниями переселенцев за девятилетний период (с 1883 по 1901 г.)¹⁶⁰. 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. в 1903 г.¹⁶¹ А основной предмет вывоза из Китая – чай – стали перевозить преимущественно через порт Дальний по железной дороге вместо караванного пути через Кяхту.

Поворот к железнодорожному строительству на Дальнем Востоке, таким образом, был обусловлен несколькими факторами: внешнеполитическими устремлениями царского правительства в Азиатско-Тихоокеанском регионе, потребностями капиталистического развития России и, конечно, задачами освоения восточных окраин империи, объективно наиболее отсталых. Ведущую роль в этом процессе сыграло государство. Оно, представленное деятелями Сибирского комитета, руководителями различных ведомств, главами местных административных учреждений, выработало стратегию железнодорожного строительства на Дальнем Востоке. Смысл ее сводился к принципу: строить железные дороги быстро, дешево, надежно. В этих целях своевре-

менно появились необходимые нормативные акты, регламентировавшие различные аспекты сооружения рельсовых путей. Государственная власть направила на железнодорожное строительство в далеком крае колоссальные финансовые ресурсы, обеспечила стройку опытными инженерами и техниками, изыскала возможности для привлечения к работам русских и иностранных рабочих. Государство, по сути, владело построенными дорогами и стремилось сделать их бездефицитными. Но и частными предпринимателями был внесен весомый вклад в становление железнодорожной сети Дальнего Востока. Они являлись подрядчиками и поставщиками казны, на определенных условиях сотрудничая с государством. Бесспорно, в абсолютной монархии эти условия диктовала государственная власть. Масса частных вопросов, казалось мелких и незначительных, но существенно влиявших на конечный результат этого великого дела, практически решалась предпринимателями-подрядчиками, конкурировавшими между собой.

2.3. Влияние железнодорожного строительства на развитие транспортной системы Дальнего Востока

В 90-е гг. XIX в. и в первые годы XX в. транспортная система русского Дальнего Востока переживала качественно новый этап в своем развитии. Ведь сооружение Уссурийской, Забайкальской 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.

В рассматриваемый период на Дальнем Востоке произошли немаловажные перемены в области управления дорожным делом и вообще путями сообщения. Еще в 1888 г. Государственный совет поручил министру внутрен-

них дел и генерал-губернатору Приамурского края представить свои предложения по вопросу организации управления строительной и дорожной частями в генерал-губернаторстве. Отсутствие специального органа, который мог осуществлять компетентное руководство дорожным строительством, будучи укомплектованным грамотными техническими кадрами, губительно сказывалось на экономической жизни далекой окраины. Этот вопрос становился еще более актуальным в свете наметившихся перемен в международном положении на Дальнем Востоке, которые диктовали России необходимость укрепления здесь своих политических и экономических позиций. И задача строительства Великой Сибирской железнодорожной магистрали едва ли могла быть успешно решена без гармоничного развития всех элементов транспортной системы. В итоге, в июле 1890 г. начало функционировать Строительное отделение при Управлении Приамурского генерал-губернатора¹⁶². В этом отделении были, в частности, сосредоточены вопросы строительства дорог и необходимых инженерных сооружений (мостов, труб и пр.). Предполагалось, что в данном дорожно-строительном органе быстрее, чем прежде, будут утверждаться технически грамотно составленные проекты. Это должно было привести к сокращению казенных расходов и повышению качества новых построек. Дороги продолжали строить подрядным способом, а условия, выдвигаемые производителем работ, обязательно представлялись на утверждение военному губернатору области. Вместе с этим в целях совершенствования дорожной сети на местах (во Владивостоке, Благовещенске) создавались особые комиссии под председательством военных губернаторов областей. Работа этих комиссий способствовала активизации транспортного освоения Уссурийского края и Приамурья¹⁶³.

В 1895 г. на Дальнем Востоке работала специальная комиссия МПС, цель которой заключалась в исследовании на месте условий сооружения Транссибирской магистрали. Инженеры и техники, включенные в комиссию, должны были выяснить потребности улучшения судоходных условий на реках Амурского бассейна. Кроме того, им следовало сделать заключение о том, в какой

мере речные пути Дальнего Востока могли служить Сибирской железной дороге во время постройки и после открытия железнодорожного сообщения¹⁶⁴. Еще одной задачей комиссии являлся выбор места для строительства крупного торгового порта в конечном пункте Транссиба. В результате, члены комиссии пришли к выводу, что самым выгодным является устройство порта во Владивостоке¹⁶⁵. Проекты комиссии, направленные на улучшение судоходства по Амуру и его притокам, были учтены образованным в 1896 г. Управлением работ по улучшению судоходных условий рек Шилки, Амура и Уссури. Возникло оно на основе работавшей на Амуре в 1895 г. экспедиции, изучавшей направление задуманной к постройке Амурской железной дороги¹⁶⁶. Но с решением строить КВЖД надобность в таких изысканиях отпала. Управление работ по улучшению судоходных условий рек Шилки, Амура и Уссури изначально носило временный характер. Оно было призвано содействовать беспрепятственной доставке речными судами грузов для строившихся в Забайкалье и Приморье железных дорог. Управлению также следовало контролировать исправность частных пароходных компаний в исполнении подрядов по этим перевозкам.

Однако государственные интересы требовали создания в Амурском бассейне постоянного, а не временного органа, ведавшего речными путями. Составляя неотъемлемую часть транспортной системы Приамурского генерал-губернаторства, они нуждались в регулярном, а не в спорадическом улучшении и надзоре, и в соответствии с общеимперской практикой их следовало вверить постоянным заботам структурного подразделения МПС. В связи с этим с 1 января 1898 г. Управление работ по улучшению судоходных условий рек Шилки, Амура и Уссури было преобразовано в учреждение, статус которого соответствовал округу путей сообщения. Таким учреждением стало Управление водными путями Амурского бассейна (далее – Управление водными путями)¹⁶⁷. Реки, подведомственные Управлению водными путями (Шилку, Аргунь, Амур, Зею, Уссури), разделили на 4 участка и 12 дистан-

ций¹⁶⁸. Содержание штата служащих данного ведомства обходилось государственной казне в 121 тыс. руб. в год¹⁶⁹.

С 1896 г. по 1902 г. проводился комплекс мероприятий первостепенной важности – осуществлялась обстановка фарватера и составлялись навигационные карты. В целях унификации знаков обстановки бакены и створные знаки, поставленные ранее по инициативе и на средства Съезда амурских пароходоладельцев, упразднялись и заменялись знаками, которые соответствовали образцам МПС. Финансирование работ Управления водными путями осуществлялось в довольно крупном объеме – в 1898–1901 гг. свыше 2,3 млн. руб. в год¹⁷⁰. А годовой навигационный сбор в конце 80-х гг., напомним, не превышал 12 тыс. руб. Теперь, естественно, возрос и объем работ. Уже к началу 1899 г. на Шилке, Амуре и Уссури было устроено 26 судоходных и 22 водомерных поста, установлены знаки с освещением, заготовлены баркасы и лодки. Кроме того, удалось составить и издать две карты¹⁷¹. Рекогносцировочные работы были осуществлены на Шилке в 1896–1898 гг. Управлением работ по улучшению судоходных условий рек Шилки, Амуре и Уссури. С 1898 по 1900 гг. исследование фарватера проводилось на Амуре уже специалистами Управления водными путями. В 1901–1902 гг. на Зее работала партия инженера Якимовича. А на Уссури, от пристани Иман до Хабаровска, рекогносцировки были проведены в 1898–1899 гг. В 1903 г. изыскательская партия, которой руководил инженер Старицкий, работала на Сунгаче¹⁷².

Для камнеуборочных и дноуглубительных работ, объем которых на реках Амурского бассейна был поистине великим, Управление водными путями обзавелось флотом специализированных судов – камнеподъемниц и земснарядов. В 1900 г. появилась первая камнеподъемница, спустя 5 лет их было уже 3; в 1898 г. начали работать земснаряды “Шилка” и “Амур”, в 1903 г. число этих судов возросло до 4 единиц¹⁷³.

Развернутые с 1896 г. на Амуре и других важных реках региона работы по улучшению условий судоходства способствовали активизации речных пере-

возок. Постепенно увеличивался коммерческий флот. Если в 1893 г. по рекам Амурского бассейна курсировало 43 парохода с 39 буксирными баржами, которыми обладали 14 судовладельцев, то в 1896 г. пароходов было уже 78, а буксирных барж – 79, количество же судовладельцев возросло не значительно – до 16¹⁷⁴. Согласно проведенной МПС в 1901 г. переписи служащих на речных судах, в Амурском бассейне на пароходах служило 1438 человек, на баржах – 437¹⁷⁵. В масштабах России доля занятых на речном транспорте в Амурском бассейне тогда составляла 2,2%¹⁷⁶.

Появлялись новые пароходные общества, стимулом развития которых были, в том числе, и казенные заказы на перевозку железнодорожных грузов. Особенно важной представлялась доставка грузов с Амура на Сунгари в начале железнодорожного строительства. Государство, заинтересованное в скорейшей постройке КВЖД, прибегало даже к материальному поощрению частных судовладельцев за совершенные их пароходами сунгарийские рейсы. Надо заметить, в распоряжении Приамурского генерал-губернатора находился 35-тысячный кредит, предусмотренный сметой Департамента торговли и мануфактур¹⁷⁷. Из этого кредита по распоряжению генерал-губернатора Н.И. Гродекова были выданы казенные пособия тем предпринимателям, чьи пароходы возили грузы по Сунгари. В 1897 г. эти субсидии получили: хабаровский купец первой гильдии Тифонтай (9915 руб.), хабаровский купец второй гильдии С. Богданов (9483 руб.), благовещенский купеческий сын П. Исаев (6322 руб.) и благовещенский купец второй гильдии Г. Исаев (1881 руб.). Таким образом, в первый год строительства КВЖД частные судовладельцы получили пособий на сумму 27601 руб.¹⁷⁸

Со второй половины 90-х гг. XIX в. берет начало процесс монополизации речного флота в Амурском бассейне. Крупнейшими компаниями, занятыми перевозкой грузов на реках Приамурья, наряду с “Товариществом Амурского пароходства”, стали новые фирмы – “Амурское общество пароходства и торговли” и “Общество КВЖД”. Первая компания – это акционерное общество, которое возникло в 1892 г. и заняло место “Товарищества” в качестве нового

партнера казны. Истекал 20-летний срок концессии, а “Товарищество”, это уже было показано выше, не удовлетворяло как контрагент государство. Исполнение же главного условия, выдвинутого перед претендентами на казенные субсидии – поставить для срочных рейсов новые пароходы – было не по плечу “Товариществу Амурского пароходства”. Сибирские предприниматели Сибиряков и Шевелев, капитал которых составил основу новой компании, предложили государству более выгодные условия. Они были готовы приобрести новые суда, но лишь в том случае, если контракт с ними заключат за 2 года до истечения срока действовавшего договора с “Товариществом”. Ведь для обустройства новой компании на Амуре требовалось время, в частности нужно было разместить заказы на судостроительных заводах¹⁷⁹. По словам барона Корфа, начальника Приамурского края, Сибиряков и Шевелев являлись известными в Сибири людьми, их участие в деле само по себе представляло лучшую гарантию его солидности¹⁸⁰.

Новое общество, в соответствии с заключенным с ним контрактом, обязалось содержать срочное сообщение по Шилке, Амуру, Уссури и Ханке в течение 15 лет, получая субсидии в виде порейсовой платы за каждую действительно пройденную пароходами версту: в первое десятилетие операций компании по 1,5 руб., в последующие 5 лет – с уменьшением этой платы на 5% ежегодно¹⁸¹. При этом годовая сумма поощрительных выплат в первые 10 лет работы не должна была превышать 183532 руб.¹⁸² Общество взяло на себя обязательство организовать рейсы через каждые 10 дней в течение навигации. При оставшемся прежним грузовом тарифе сокращался пассажирский тариф¹⁸³. Устав новой транспортной компании был утвержден императором 27 октября 1893 г.¹⁸⁴

Правление “Амурского общества пароходства и торговли” располагалось в Петербурге. Его выбирало, как и полагалось акционерной компании, собрание акционеров. Они должны были обладать акциями на сумму не менее 3 тыс. руб.¹⁸⁵ Согласно уставу компании в состав Правления входил представитель правительства, ему следовало контролировать расходование средств,

выделенных казной, наблюдать за выполнением обществом договорных обязательств, другими словами – блюсти государственные интересы. На Амуре же, а именно в Благовещенске, находилось Управление компании, которое по доверенности Правления руководило на месте работой флота¹⁸⁶. Агентства “Амурского общества пароходства и торговли” располагались во всех главных центрах экономической жизни русского Дальнего Востока и соседних регионов: в Благовещенске, Хабаровске, Владивостоке, Николаевске, Сре-тенске и Харбине. Активно занимаясь торговлей, продолжая тем самым традицию дальневосточного предпринимательства (ведь пароходство, как правило, было лишь одним из направлений работы), эта компания имела своих торговых представителей в крупнейших городах страны (в Москве, Варшаве, Одессе)¹⁸⁷.

Получив, надо заметить, не без труда концессионное имущество от “Товарищества”, новое общество стало развивать операции на Амуре. К началу XX в. “Амурское общество пароходства и торговли” входило в тройку крупнейших транспортных компаний Амурского бассейна. Располагая в 1901 г. 18 паровыми судами, оно уступало по этому показателю лишь “Товариществу Амурского пароходства” (22 парохода, преимущественно устаревших) и “Обществу КВЖД” (20 пароходов)¹⁸⁸. На долю этих трех перевозчиков в начале XX в. приходилось свыше 40% всего самоходного коммерческого флота Приамурья.

На рубеже XIX – XX вв. (время активного железнодорожного строительства) заметно выросла роль мелких фирм на рынке транспортных услуг. Из 59 амурских предпринимателей, обладавших в 1901 г. паровыми судами, 42 имели лишь по одному пароходу¹⁸⁹. Благодаря этому на речном транспорте стала развиваться конкуренция. Крупным компаниям приходилось считаться с данным обстоятельством.

Недаром условия контракта, заключенного “Амурским обществом пароходства и торговли” с правительством, существенно отличались от условий договора, по которому работало “Товарищество Амурского пароходства”.

Когда транспортная проблема в Приамурье была очень острой, а государство самостоятельно не могло с ней справиться, и поверстная плата была выше, и грузовой тариф устанавливался более привлекательный для контрагента казны. Грузовые перевозки давали большую часть прибыли. Да и само государство обязывалось отдавать предпочтение субсидируемой им же компании при отправке казенных грузов по Амуру, обеспечивая фирму гарантированной работой.

В 90-е гг. XIX в. заметно изменились правила, по которым осуществлялось партнерство государства с частным бизнесом в транспортной сфере. Это было вызвано развитием конкуренции, ростом грузоперевозок в Амурском бассейне (за 1893 – 1900 гг. они возросли в 5,6 раза)¹⁹⁰. Руководители “Амурского общества пароходства и торговли” данные перемены осознали и шли на уступки, ведь дело, в любом случае, было перспективным, обещая прибыль. Теперь и представитель правительства включался в Правление компании (следует отметить, что с подобным предложением выступал генерал-губернатор С.М. Духовской), да и сам контракт составлялся с явным перевесом казенных, а не частных интересов. В свете сказанного показателен факт изменения договора в 1898 г., задолго до истечения срока его действия. Компании пришлось согласиться с требованием правительства об учащении срочных рейсов до интервала в 5 дней при сокращении поверстной платы до 1 руб. 37 коп.¹⁹¹

В начале XX в. речной транспорт являлся весьма привлекательной сферой приложения капитала. Причем себестоимость речных перевозок по-прежнему была высока. Накладные расходы обуславливались в частности сложными навигационными условиями: достаточно было остаться одному перекату из ста, и возникала необходимость в разгрузке судна, то есть в непроизводительных затратах. Содержание команд обходилось судовладельцам тоже не дешево. Расходы по выплате жалованья служащему на амурском пароходе почти вдвое превышали аналогичные затраты судовладельцев в Европейской России и Сибири¹⁹². Но несмотря на это рынок речных перевозок ос-

тавался весьма перспективным. В период железнодорожного строительства, когда грузы для строившихся дальневосточных звеньев Транссиба доставлялись к пунктам назначения по рекам, фрахты завышались, и амурских судовладельцев справедливо критиковали за утрату “...всякого рационального соотношения между действительной стоимостью операции и требуемой за нее платой”¹⁹³. На рубеже веков на Амуре предприниматели получали такой заработок, что могли окупить затраты на приобретение парохода в 1 год¹⁹⁴.

На увеличение грузооборота в Амурском бассейне оказывали влияние разные факторы. Развитие в Приамурье золотодобычи, торговли, сельского хозяйства с одной стороны, и активная железнодорожная политика государства с другой стороны, обеспечивали коммерческий флот грузами. Грузооборот Амура приходился в основном на участок между Хабаровском и Благовещенском, последний играл роль главного распределителя грузов, шедших на Сунгари, к строителям железной дороги, и Зею, к золотопромышленникам. 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 промышляли 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 России¹⁹⁵. 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 кеты¹⁹⁶.

Как уже отмечалось, кроме “Амурского общества пароходства и торговли” и “Товарищества Амурского пароходства” в конце XIX – начале XX в. в Приамурье был еще один крупный судовладелец. Его появление всецело оп-

ределялось начавшейся эпохой железнодорожного строительства в регионе. Речь идет об “Обществе КВЖД”, точнее – о принадлежавшем ему речном пароходстве. Выяснилось, что приобретение собственного речного флота с целью доставки строительных грузов к Харбину – центру железнодорожного строительства – было для компании выгоднее оплаты услуг частных пароходных фирм, устанавливавших высокие фрахты. Правление Общества решило разместить заказы на строительство пароходов и барж малой осадки за границей, в Великобритании и Бельгии. Для этого в 1897 г. в Европу отправился инженер С. Ваховский, заключивший контракты на постройку 19 пароходов и 40 стальных барж, что по дальневосточным меркам было весьма существенно¹⁹⁷. Некоторые суда специально предназначались для доставки подвижного железнодорожного состава и мостовых ферм. Этим флотом грузы, привезенные во Владивостокский порт и переправленные на Уссури по Южно-Уссурийской железной дороге, перевозились в Маньчжурию. С 1898 по 1903 г. таким образом было доставлено 650 тыс. т. грузов, предназначенных строившейся магистрали¹⁹⁸. Следовательно, “Общество КВЖД” внесло заметный вклад в модернизацию речного транспорта на Дальнем Востоке, обзаведясь в конце 90-х гг. XIX в. почти двумя десятками новейших пароходов заграничной постройки.

90-е гг. XIX в. ознаменованы новым этапом в развитии Владивостокского порта. Его значение выросло благодаря двум обстоятельствам. Во-первых, порт Владивостока принимал львиную долю грузов, адресованных сооружавшимся железным дорогам, следовательно, его возможности по грузообороту должны были резко возрасти. Во-вторых, Владивосток все же был избран конечным пунктом Великого Сибирского пути, задуманного важной коммуникацией евроазиатского обмена, что также диктовало необходимость усиления потенциала порта.

В 1892 г. министром путей сообщения принимается решение о начале изысканий удобного места для коммерческой гавани во Владивостоке¹⁹⁹. При этом рассматривались различные варианты, вплоть до устройства торгового

порта – конечного пункта Транссибирского рельсового пути – в акватории Амурского залива, либо в одной из бухт, соседствующих с Золотым Рогом (Улисс или Патрокл)²⁰⁰. Проблема заключалась в нежелательном соседстве коммерческого и военного портов. В итоге появился проект развития портовой инфраструктуры все же в Золотом Роге, в удобной естественной бухте, между железнодорожной станцией и м. Эгершельда.

Смета расходов на устройство всех необходимых сооружений и проведение дноуглубительных работ предусматривала ассигнование около 22 млн. руб.²⁰¹ Обустройство территории порта предполагало сооружение набережной, дорог, мостов, доков, эллинга, элеватора с амбарами, мастерских. В 1896 г. началось строительство каменной набережной, у которой способны были швартоваться крупные морские суда²⁰². К 1899 г. в порту устроили 220 погонных саженей каменной кладки (бутовые массивы), что обошлось казне в 1,3 млн. руб.²⁰³ На оборудование набережной складскими помещениями, рельсовыми путями и погрузочно-разгрузочными механизмами Сибирский комитет счел возможным выделить 730 тыс. руб.²⁰⁴ К этому времени во Владивостокский порт уже поставили различное оборудование, преимущественно заграничное, на сумму 227 тыс. руб.²⁰⁵ Выделенные средства удалось освоить: во Владивостоке появился сухой док, с м. Эгершельда до вокзала была устроена железнодорожная ветка, возникли новые причальные линии. Благодаря расширению возможностей порта небывалыми темпами рос грузооборот. В 1893–1897 гг. ввоз грузов во Владивосток увеличился с 7,2 тыс. т. до 198,8 тыс. т.²⁰⁶ Значительная часть ввезенных грузов, естественно, предназначалась сооружавшейся Уссурийской железной дороге. Со сдачей в эксплуатацию Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорог Владивостокский порт стал морскими воротами Транссиба.

В 1898 г. был образован временный комитет по управлению Владивостокским коммерческим портом во главе с военным губернатором Приморской области²⁰⁷. Наряду с чиновниками, представлявшими разные ведомства, в данной структуре нашлось место и представителям таких компаний как

“Добровольный флот” и “Общество КВЖД”. Но это и не удивительно, ведь обе компании играли исключительно важную роль в коммерческом движении в водах Дальнего Востока.

В 90-х гг. XIX в. качественных изменений в дальневосточном каботаже не произошло. Русских судов по-прежнему было мало, а каботажные перевозки оставались достаточно дорогими, суля судовладельцам большие издержки. Казенные заказы на доставку железнодорожных грузов (то есть необходимых для постройки железных дорог), правда, стимулировали развитие магистрального торгового флота, но и в данном случае речь шла, преимущественно, об одной компании – Доброфлоте, который и получал эти заказы, наряду с иностранными фирмами²⁰⁸. Согласно данным, приведенным А.И. Крушановым, в последнее десятилетие XIX в. лишь от 19 до 38% ежегодно доставлявшихся во Владивосток грузов, привозили русские пароходы²⁰⁹. Недостаток отечественного флота компенсировали иностранцы. Так рыбопромышленная фирма “Семенов, Демби и К^о” за перевозку рыбы с Сахалина в Японию ежегодно платила японским судовладельцам по 70 тыс. руб.²¹⁰ Владивостокское окружное акцизное управление свидетельствовало, что в 1893 г., например, в порт прибыло 12 российских паровых судов и 28 иностранных, в следующем году – 17 и 27 соответственно²¹¹.

По истечении 10-летнего срока, в течение которого в дальневосточных водах допускался иностранный каботаж, российское правительство (произошло это на исходе XIX столетия) вернулось к практике запрета такового. Однако отечественные судовладельцы полноценно заменить иностранные фирмы не смогли. Российские компании либо не имели достаточного количества свободных судов для перевозки грузов (в частности, сахалинского угля), либо не желали браться за дешевые, с их точки зрения, операции. “...Одно запрещение пользоваться для перевозки грузов иностранными судами не может вызвать в крае развития русского каботажного флота... И при щедрой поддержке правительства если и возможно развитие здесь отечественного торгового флота, то только в более или менее отдаленном буду-

щем,” – отмечал И.О. Маковский, управлявший горнопромышленным товариществом “И.О. Маковский и К^о”²¹². Поэтому дальневосточные предприниматели обращались к правительству с ходатайствами о разрешении фрахтовать иностранные пароходы для транспортировки грузов между портами края²¹³. Нужно учесть и то обстоятельство, что российские компании (сначала “Добровольный флот”, а затем “Общество КВЖД”, имевшее свыше двух десятков морских пароходов), совершая срочные рейсы, субсидируемые казной, были “связаны” расписанием и не могли удовлетворять возросшие транспортные потребности дальневосточной промышленности и торговли.

Морское пароходство КВЖД стало первым действительно крупным пароходным предприятием на русском Дальнем Востоке²¹⁴. Оно прежде всего обслуживало нужды самой дороги. С 1900 г. эта компания стала за 160-тысячную казенную субсидию совершать срочные рейсы по северной линии (4 рейса в год)²¹⁵. Общество, что немаловажно, развивало береговую инфраструктуру, стремясь к повышению эффективности своей работы. Во Владивостоке, Порт-Артуре и Дальнем им были построены или приобретены причалы и устроены бункерные базы; компания также располагала береговыми участками в Посъете, Де-Кастри и Петропавловске. Пароходство имело агентов в Дуэ, Николаевске, Петропавловске. Общее руководство пароходством, как подразделением компании, было возложено на особого директора-распорядителя. Эту должность занимал Ф. Классинг. Впоследствии делами пароходства заведовал член Правления “Общества КВЖД” Г. Кази²¹⁶.

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 практическим целям железнодорожного строительства, ничем не уступали уже проложенным колесным дорогам. На севере Уссурийского края железнодорожная “временка” вообще стала первым рукотворным путем. Чем дальше на север продвигались строители железной дороги, тем сложнее становились условия работы: при-

ходилось 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. Эти пути строили, в частности, солдаты линейных батальонов, причем они были ответственны и за содержание “временок” в проезжем состоянии. Случалось, на железнодорожную “временку” переносили и почтовый тракт²¹⁷.

В конце XIX – начале XX в. предпринимается попытка сооружения грунтовой магистрали в Приамурье. Правительство, отказавшись от идеи строить Амурскую железную дорогу, все же не упускало из виду насущные проблемы этого края. В 1898 г. начинается, сооружение Амурской колесной дороги, растянувшееся на 12 лет. Строительство курировал Сибирский комитет²¹⁸. Для удешевления работ правительство привлекало к ним арестантов – эту специфическую дальневосточную категорию дорожных строителей. Данное решение, надо заметить, было принято при участии Приамурского генерал-губернатора, которого поддержал министр внутренних дел. Так как дорога прокладывалась по низменной местности, насыщенной множеством рек, ее состояние оставляло желать лучшего. Мосты при разливах рек разрушались, полотно дороги размывалось. Уже в 1910 г., когда каторжные закончили здесь работу и были переведены на строительство Амурской железной дороги, возник вопрос о необходимости существенного ремонта колесной дороги²¹⁹. Другое важное обстоятельство заключалось в недостатках проектирования, а именно в выборе направления пути. Ведь дорога должна была способствовать не только решению военных стратегических задач, но и 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, коман-

дированный в Приамурье в 1901 г.²²⁰ Следовательно, при проектировании Амурской колесной дороги был слабо проработан вопрос координации дорожных изысканий и землеотводных работ, что существенно снижало социально-экономическое значение этой магистрали.

В 90-е гг. XIX в. дорожная сеть Дальнего Востока предстает в следующем виде. В приисковых районах Верхне-Амурской компании имелось свыше 300 км колесных дорог, которые постоянно ремонтировались и были проезжими в любое время. В Буреинско-Хинганском районе, напротив, постоянных путей не было, в дождливое время дороги становились совершенно непроезжими²²¹. Благодаря хозяйственному освоению Приамурья увеличивалось число сельских дорог. Одна из них шла вдоль Зеи из Бордогона к Благовещенску. В окрестностях Хабаровска имелось чуть более 20 км колесных дорог (в деревню Воронежскую, а также к пристани на Амуре)²²².

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. в 6 волостях – Томской, Ивановской, Бельской, Завитинской, Гильчинской и Амурско-Зейской имелось до 1600 км накатанных повозками путей (проселков) с 264 мостами и 7 переправами²²³. 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 км²²⁴.

Извозный промысел оставался немаловажным подспорьем в хозяйстве местного населения, а в некоторых местах в 90-е гг. он получил дополнительные стимулы. К таковым относилось, например, сооружение железных дорог. Так, в 1891 г., в начале строительства Уссурийской магистрали, крестьяне Южно-Уссурийской округи перевезли на своих подводах 7760 т. грузов, что дало валовой заработок в 110,5 тыс. руб.²²⁵ Основное движение было сосредоточено между Владивостоком, Никольском-Уссурийским и Анучино. При этом до 60 тыс. руб. извозчики заработали на вывозке шпал и строевого леса²²⁶. А строительство другой железной дороги – КВЖД – обеспечивало в Никольске-Уссурийском в 1899 г. работой сотню ломовых извозчиков, в Хабаровске их было тогда в два раза больше, а во Владивостоке – в четыре²²⁷.

Итогом крупномасштабного железнодорожного строительства, развернутого казной в 90-х гг. XIX в. на Дальнем Востоке, стало значительное усовершенствование транспортной системы региона. Ведь грунтовые, речные и морские коммуникации, водный и гужевой транспорт должны были успешно обслуживать железнодорожное строительство, обеспечивая подвоз необходимых материалов и рабочей силы. Благодаря резкому повороту в транспортном освоении Дальнего Востока, совершенному в начале 90-х гг., новый импульс получило развитие речного пароходства, появилось Управление водными путями Амурского бассейна, которое улучшало условия судоходства. Вырос коммерческий флот (не только речной, но и морской), расширились возможности Владивостокского порта, ставшего морскими воротами Транссиба.

На Дальнем Востоке появлялись не только железные дороги, что само по себе стимулировало рост экономической силы края, но и совершенствовалась сеть грунтовых дорог. Обращает на себя внимание неравномерность распределения грунтовых путей сообщения по территории Дальнего Востока и небольшая протяженность дорожной сети в сравнении с огромными пространствами региона. В Приамурском генерал-губернаторстве мы видим лишь малые островки активной хозяйственной жизни, где густота коммуникаций бы-

ла наиболее значительной. Большая часть территории Дальнего Востока оставалась не охваченной транспортной сетью, будучи удаленной от магистральных путей. *Поэтому проблема развития дорожной сети сохраняла на Дальнем Востоке актуальность, хотя в конце XIX в. в ее решении наметился определенный прогресс.*

Таким образом, строительство Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорог привело к значительным переменам на русском Дальнем Востоке. Благодаря сооружению Транссибирской магистрали дальневосточная окраина, наконец, обрела постоянную связь с западными регионами России, что было важно как с политической, так и с экономической точки зрения. Появились условия для интеграции дальневосточных областей в экономику Российской империи. Железнодорожный транспорт являлся самым молодым и прогрессивным в то время, что позволяет вести речь о модернизации, по меньшей мере, сферы магистральных перевозок на востоке страны. На крупных реках (Бикин, Хор) появились небывалые сооружения – гигантские железные мосты на каменных опорах, возникли железнодорожные станции и мастерские, благодаря новостройкам и новому погрузочно-разгрузочному оборудованию преобразился Владивостокский порт, в нем была устроена коммерческая гавань. Дальневосточники познакомились с новой скоростью и качеством перевозок. По КВЖД и Уссурийской магистрали с запада стали прибывать переселенцы; их доставка теперь была краткосрочней и дешевле, а путешествие, конечно, менее утомительным, чем по двум океанам на пароходах.

Столь крупное дело можно было осуществить лишь при помощи административно-финансовых рычагов, находившихся в распоряжении государства. *Следует признать, что хотя частные предприниматели и высказывали предложения о строительстве железнодорожных линий через Сибирь вплоть до Амура и Тихого океана, пока к этому делу не проявила интереса верховная государственная власть, практические возможности его реализации отсутствовали.*

В 50-х – 80-х гг. XIX в. правительство России не ставило перед собой всеерьез этот вопрос, поскольку было занято великими преобразованиями, благоустройством центральных губерний. Российские правящие круги очень интересовались тогда черноморскими, балканскими, среднеазиатскими делами, определявшими вектор внешней политики империи. Однако времена менялись. В Петербурге, наконец, обратили внимание на Дальний Восток. Сказалась настойчивость сибирской и дальневосточной администрации. Генерал-губернаторы, управлявшие самыми отдаленными регионами, упорно указывали центральной власти на насущную потребность развития путей сообщения в Сибири и на Дальнем Востоке. Нужно отдать должное и государственной мудрости Александра III, который сумел поставить дело сооружения Великого Сибирского пути на столь прочное основание, что и после его смерти грандиозная стройка не заглохла, а, демонстрируя всему миру небывалые темпы строительства, была доведена до конца.

Поворот к более активному транспортному освоению Дальнего Востока определялся, прежде всего, политическими, точнее, геополитическими соображениями. Центр тяжести международных отношений все более смещался в бассейн Тихого океана, а позиции России в конце XIX в. здесь были довольно слабыми. Барон Корф, например, не единожды указывал на исключительную стратегическую важность железной дороги между Владивостоком и Амуром. Без нее преимущества Владивостока как военно-морской базы сводились почти к нулю. Возросшая активность на Дальнем Востоке европейских конкурентов России, а также экспансионистские планы Японии вызывали естественные опасения Петербурга. И с этой точки зрения вполне объясним факт закладки Транссибирской магистрали в мае 1891 г. именно во Владивостоке.

Преследуя свои политические цели, российское руководство допустило при планировании железнодорожного строительства существенный просчет, болезненно отразившийся на интересах русского Дальнего Востока. Будучи увлеченным планами военного присутствия на берегах незамерзающего

Желтого моря, а также желая достичь скорейшего сквозного сообщения между европейской и азиатской частями страны, правительство России приняло решение строить железную дорогу в Маньчжурии с выходами на Приморье и Квантунскую область. Проблема состояла в том, что на собственной дальневосточной территории не была создана прочная военно-экономическая база такого проникновения в сопредельное государство. От Сретенска до Хабаровска рельсовый путь отсутствовал, а сотни миллионов казенных рублей были воплощены в железнодорожном полотне, мостах, тоннелях, станционных зданиях на территории соседнего Китая. В результате отсталая, даже по китайским меркам, Маньчжурия получила мощный толчок для экономического развития (благодаря России!), а Амурская область продолжала оставаться слабо заселенной и мало освоенной в хозяйственном отношении. Ведь переселенцы прибывали на Дальний Восток по КВЖД, минуя Приамурье. *Следовательно, задачу сооружения надежной транспортной артерии, соединявшей Дальний Восток с западными областями России и скреплявшей единство страны, в полной мере решить не удалось.*

Немаловажную роль в осуществлении планов железнодорожного строительства на Дальнем Востоке сыграли потребности экономического развития страны. Российскому капитализму, заметно развившемуся в пореформенные годы, требовался новый стимул, нужны были новые рынки. Железнодорожные заказы способствовали развитию черной металлургии, машиностроения, строительной и угольной отраслей, водного транспорта. Увеличивалась емкость внутреннего рынка, появлялись новые возможности для проникновения на зарубежные рынки. Этими обстоятельствами определялось дальнейшее развитие российской торговли.

Анализ железнодорожного строительства на Дальнем Востоке позволяет выделить некоторые особенности этого процесса. Обращает на себя внимание ведущая роль государства в формировании начального облика железнодорожной сети региона: государственная власть, по существу, инициировала, финансировала эти грандиозные проекты, а также руководила их реализаци-

ей. Подобное положение определялось как уже сложившимися отношениями государства с буржуазией, так и спецификой самого дальневосточного края – территории пионерного освоения.

Другой особенностью являлись чрезвычайно высокие темпы железнодорожных работ. Практически за 10 лет (1891 – 1901 гг.) были созданы условия для того, чтобы железнодорожный состав из Европейской России мог добраться до Владивостока, ведь уже в 1901 г. КВЖД была сдана во временную эксплуатацию. Железные дороги строили споро, но сдавали с многочисленными недоделками: мосты строили деревянными, временными, водоснабжение тоже устраивали временное, путь, бывало, не балластировали и даже рельсы (на Уссурийской линии) укладывали облегченного типа. Россия, с одной стороны, стремилась минимизировать затраты, а с другой, конечно, очень спешила с сооружением Транссиба.

Специфика железнодорожного строительства на Дальнем Востоке обнаруживается и в решении важнейшего вопроса обеспечения этого предприятия рабочими руками. Следует отметить гибкую политику государства в этом вопросе. Был допущен довольно высокий удельный вес иностранных рабочих в общей массе занятых на железнодорожных работах. Эта мера являлась вынужденной. Русской вольнонаемной рабочей силы, напротив, почти не заметно. Русские рабочие здесь были представлены в основном военнослужащими и заключенными. Они работали далеко не безвозмездно, но в данном случае, конечно, речь идет не о вольном найме, а об административном принуждении. Самодержавное государство активно использовало эти трудовые ресурсы при освоении Дальнего Востока.

Еще одной особенностью железнодорожного строительства на востоке страны в конце XIX в. являлось сооружение преимущественно магистральных путей. Это значительно сужало зону освоения дальневосточной территории. *Следовательно, железнодорожная сеть здесь изначально заключала в себе большие потенциальные возможности, что было продиктовано зада-*

чей сооружения в будущем подъездных рельсовых путей к Транссибирской железной дороге.

В процессе сооружения Транссибирской магистрали в целом, и ее дальневосточных звеньев в частности, на службу государственным интересам было привлечено частное предпринимательство. Железные дороги строились за государственный счет и обошлись казне в сотни миллионов рублей. Однако, большую часть работы на низовом уровне – речь идет об обеспечении работ на конкретных строительных участках – выполнили частные предприниматели, которые были подрядчиками казны. Они же, выступая поставщиками казенных учреждений, доставляли на стройку необходимые материалы. Государство щедро оплачивало услуги подрядчиков, способствуя развитию частной промышленной деятельности и укреплению экономических позиций местных деловых кругов.

¹ Дальневосточная магистраль России. – Хабаровск, 1997. – С. 10 – 11; Алексеев А.И., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.). – М., 1989. – С. 63.

² Калиничев В.П. Великий Сибирский путь. – М., 1991. – С. 42 – 43.

³ Борзунов В.Ф. Проекты строительства Сибирской железнодорожной магистрали первой половины XIX в. как исторический источник // Труды АН СССР, Сибирское отделение. Серия историческая. Т. V. – Благовещенск, 1963. – С. 59.

⁴ Там же. – С. 52 – 54.

⁵ Там же. – С. 52.

⁶ Международные отношения на Дальнем Востоке. Кн. 1. – М., 1973. – С. 162.

⁷ История современной России. Ч. 1 / Под ред. В.А. Поссе. – СПб., 1912. – С. 236.

⁸ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. – СПб., 1900. – С. 56.

⁹ Дальневосточная магистраль России. – С. 11.

¹⁰ Калиничев В.П. Великий Сибирский путь. – С. 41 – 42.

¹¹ Там же. – С. 48.

¹² Проскурякова А.Г. Этапы формирования и развития транспортной системы Дальнего Востока // Ретроспективный анализ экономики Дальнего Востока. – Владивосток, 1982. – С. 104.

¹³ Цит. по: Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. – С. 58.

¹⁴ Алексеев А.И., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока. – С. 64 – 65.

¹⁵ Калиничев В.П. Великий Сибирский путь. – С. 51; Владивосток. – 1888. – № 4. – С. 7.

¹⁶ Калиничев В.П. Великий Сибирский путь. – С. 52.

¹⁷ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. – С. 60.

¹⁸ Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. – М., 1975. – С. 198.

¹⁹ Дальневосточная магистраль России. – С. 13.

²⁰ Международные отношения на Дальнем Востоке. Кн. 1. – С. 162.

²¹ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. – С. 61.

- ²² Пиотрович А.А. О цикличности развития сети железных дорог Дальнего Востока России и проблемах ресурсного обеспечения этого развития // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. – Хабаровск. – 2004. – №1. – С. 129.
- ²³ Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892–1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. – Л., 1928. – С. 54.
- ²⁴ Там же. – С. 53.
- ²⁵ Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России. – С. 199.
- ²⁶ Дальневосточная магистраль России. – С. 13.
- ²⁷ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. – С. 62.
- ²⁸ Романов Б.А. Россия в Маньчжурии. – С. 53.
- ²⁹ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 572. Л. 1.
- ³⁰ Там же. Д. 575. Л. 9.
- ³¹ Там же. Д. 587. Л. 73.
- ³² Дальневосточная магистраль России. – С. 39; Алексеев А.И., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока. – С. 64.
- ³³ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 597. Л. 17.
- ³⁴ Там же. Д. 587. Л. 11, 11об.
- ³⁵ Там же. Д. 610. Л. 1, 10.
- ³⁶ Там же. Д. 587. Л. 15.
- ³⁷ Игнатъев А.В. С.Ю. Витте – дипломат. – М., 1989. – С. 31.
- ³⁸ Крамер. Сибирь и значение Великого сибирского пути. – СПб., 1900. – С. 101.
- ³⁹ Щербаков Ю.А. Вопросы транспортного освоения российского Дальнего Востока в конце XIX – начале XX в. // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. Вып. 3. Проблемы истории, социально-экономического и культурного развития. – Благовещенск, 2000. – С. 170.
- ⁴⁰ Цит. по: Романов Б.А. Россия в Маньчжурии. – С. 57.
- ⁴¹ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 610. Л. 222, 222об.
- ⁴² Цит. по: Романов Б.А. Россия в Маньчжурии. – С. 60.
- ⁴³ Пиотрович А.А. О цикличности развития сети железных дорог Дальнего Востока. – С. 128.
- ⁴⁴ Витте С.Ю. Воспоминания. Т. 1. (1849 – 1894). – М., 1960. – С. 441; Степанов В.Л. Н.Х. Бунге: Судьба реформатора. – М., 1998. – С. 260.
- ⁴⁵ История предпринимательства в России. Кн.2. Вторая половина XIX – начало XX в. – М., 1999. – С. 231.
- ⁴⁶ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 575. Л. 9.
- ⁴⁷ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. – С. 67.
- ⁴⁸ Игнатъев А.В. С.Ю. Витте – дипломат. – С. 28.
- ⁴⁹ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. – С. 67 – 68.
- ⁵⁰ Витте С.Ю. Воспоминания. Т. 1. – С. 437.
- ⁵¹ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. – С. 68.
- ⁵² Там же.
- ⁵³ Игнатъев А.В. С.Ю. Витте – дипломат. – С. 29.
- ⁵⁴ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 571. Л. 28, 63.
- ⁵⁵ Дальневосточная магистраль России. – С. 14.
- ⁵⁶ Там же. – С. 15.
- ⁵⁷ Там же. – С. 19.
- ⁵⁸ Деревянко А.П. Сооружение Уссурийской железной дороги (1891 – 1897 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, 1997. – С. 105.

- ⁵⁹ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 1. Технические и социально-правовые аспекты развития транспорта региона. – Хабаровск, 1997. – С. 10 – 11.
- ⁶⁰ Там же.
- ⁶¹ Дальний Восток. – 1895. – № 2. – С. 2.
- ⁶² Алексеев А.И., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока. – С. 63.
- ⁶³ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. – С. 69.
- ⁶⁴ Пиотрович А.А. О цикличности развития сети железных дорог Дальнего Востока. – С. 129 – 130.
- ⁶⁵ Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции (по материалам строительства Транссибирской магистрали). – М., 1965. – С. 59, 68.
- ⁶⁶ Там же. – С. 63.
- ⁶⁷ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 570. Л. 73.
- ⁶⁸ Там же. Д. 604. Л. 1.
- ⁶⁹ Дальневосточная магистраль России. – С. 17.
- ⁷⁰ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 570. Л. 74.
- ⁷¹ Там же. Л. 77.
- ⁷² Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции (по материалам строительства Транссибирской магистрали). – С. 69.
- ⁷³ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 598. Л. 40.
- ⁷⁴ Там же. Д. 571. Л. 28, 39.
- ⁷⁵ Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции (по материалам строительства Транссибирской магистрали). – С. 59.
- ⁷⁶ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 598. Л. 40об.
- ⁷⁷ Там же. Л. 97об., 98.
- ⁷⁸ Дальневосточная магистраль России. – С. 17.
- ⁷⁹ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 571. Л. 28.
- ⁸⁰ Там же. Л. 22.
- ⁸¹ Там же. Л. 62об.
- ⁸² Там же. Д. 626. Л. 11.
- ⁸³ Дальний Восток. – 1895. – № 14. – С. 3.
- ⁸⁴ Там же.
- ⁸⁵ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 571. Л. 62.
- ⁸⁶ Там же. Л. 46, 47.
- ⁸⁷ Там же. Л. 39.
- ⁸⁸ Там же. Д. 604. Л. 14.
- ⁸⁹ Дальневосточная магистраль России. – С. 17; Дервянко А.П. Сооружение Уссурийской железной дороги. – С. 106.
- ⁹⁰ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 597. Л. 35, 36.
- ⁹¹ Там же. Л. 37
- ⁹² Там же. Д. 571. Л. 30.
- ⁹³ Дальний Восток. – 1895. – № 1. – С. 2.
- ⁹⁴ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 571. Л. 40.
- ⁹⁵ Там же. Д. 604. Л. 16.
- ⁹⁶ Там же. Д. 570. Л. 73.
- ⁹⁷ Там же. Д. 604. Л. 13.
- ⁹⁸ Там же. Л. 12, 13.
- ⁹⁹ Там же. Л. 15.
- ¹⁰⁰ Там же. Л. 14об.
- ¹⁰¹ Там же. Л. 16об., 17об.

- ¹⁰² Там же. Л. 17об.
- ¹⁰³ Там же. Л. 10об., 13; Залужная Д.В. Транссибирская магистраль. – М., 1980. – С. 16.
- ¹⁰⁴ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 597. Л. 25.
- ¹⁰⁵ Там же. Л. 25об.. Л. 26.
- ¹⁰⁶ Деревянко А.П. Сооружение Уссурийской железной дороги. – С. 107.
- ¹⁰⁷ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 604. Л. 6.
- ¹⁰⁸ Там же. Д. 570. Л. 128 – 129об.; д. 604. Л. 8об.
- ¹⁰⁹ Там же. Д. 570. Л. 129.
- ¹¹⁰ Там же. Д. 604. Л. 7об., 11.
- ¹¹¹ Там же. Л. 6об., 9об.
- ¹¹² Там же. Л. 8.
- ¹¹³ Там же. Д. 571. Л. 30.
- ¹¹⁴ Цит. по: Залужная Д.В. Транссибирская магистраль. – С. 19.
- ¹¹⁵ Дальний Восток. – 1895. – № 2. – С. 2.
- ¹¹⁶ Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции (по материалам строительства Транссибирской магистрали). – С. 103.
- ¹¹⁷ Троицкая Н.А. Формирование и деятельность крупной буржуазии на русском Дальнем Востоке (1861 – 1904 гг.): Дис... канд. ист. наук. – Владивосток, 1989. – С. 67.
- ¹¹⁸ Там же. – С. 88.
- ¹¹⁹ Дальний Восток. – 1895. – № 2. – С. 2.
- ¹²⁰ Там же. – № 3. – С. 2.
- ¹²¹ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 575. Л. 38об., 39.
- ¹²² Там же. Д. 628. Л. 3об.
- ¹²³ Там же.
- ¹²⁴ Там же. Л. 7.
- ¹²⁵ Дальневосточная магистраль России. – С. 24.
- ¹²⁶ Деревянко А.П. Сооружение Уссурийской железной дороги. – С. 107.
- ¹²⁷ Дальневосточная магистраль России. – С. 19.
- ¹²⁸ Отчет по временной эксплуатации Южно-Уссурийской железной дороги за 1895 г. – СПб., 1900. – С. 1.
- ¹²⁹ Там же. – С. 14.
- ¹³⁰ Там же. – С. 13.
- ¹³¹ Там же. – С. 14.
- ¹³² Дальневосточная магистраль России. – С. 29.
- ¹³³ Там же. – С. 33.
- ¹³⁴ Русско-китайские отношения. 1689 – 1916 гг. Официальные документы. – М., 1958. – С. 73.
- ¹³⁵ Василенко Н.А. КВЖД и ее значение для экономического развития дальневосточного региона // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. – Владивосток, 1989. – С. 124.
- ¹³⁶ История Северо-Восточного Китая XVII – XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII – начало XX в.). – Владивосток, 1987. – С. 288.
- ¹³⁷ Русско-китайские отношения. 1689 – 1916 гг. Официальные документы. – С. 74, 77.
- ¹³⁸ Сонин В.В., Перелогова Н.А. Правовой статус КВЖД – первого совместного русско-китайского предприятия (1897 – 1923 гг.) // Современное государство и право: вопросы теории и истории. – Владивосток, 1992. – С. 194.
- ¹³⁹ Ковальчук М.А. Структура управления и система хозяйствования на КВЖД (1903 – 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. – С.28.
- ¹⁴⁰ Сонин В.В., Перелогова Н.А. Правовой статус КВЖД. – С. 194.

- ¹⁴¹ Русско-китайские отношения. 1689 – 1916 гг. Официальные документы. – С. 75.
- ¹⁴² Сонин В.В., Перелогова Н.А. Правовой статус КВЖД. – С. 193.
- ¹⁴³ Международные отношения на Дальнем Востоке. Кн. 1. – С. 181.
- ¹⁴⁴ Русско-китайские отношения. 1689 – 1916 гг. Официальные документы. – С. 77.
- ¹⁴⁵ Дальний Восток. Т. 2. Пути сообщения. – СПб., 1911. – С. 28.
- ¹⁴⁶ Там же. – С. 28 – 29.
- ¹⁴⁷ Китайско-Восточная железная дорога. Исторический обзор. Т.1. 1896 – 1923. – Харбин, 1923. – С. 59.
- ¹⁴⁸ Дальний Восток. Т. 2. Пути сообщения. – С. 28.
- ¹⁴⁹ Дальневосточная магистраль России. – С. 41.
- ¹⁵⁰ История Северо-Восточного Китая XVII – XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII – начало XX в.). – С. 293.
- ¹⁵¹ Надин П. КВЖД. Исторический очерк. 1895 – 1903 гг. // Вестник Европы. – 1904. – Т. 6. – Кн. 12. – С. 603.
- ¹⁵² История Северо-Восточного Китая XVII – XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII – начало XX в.). – С. 293; Надин П. КВЖД. Исторический очерк. – С. 603.
- ¹⁵³ Дальний Восток. Т. 2. Пути сообщения. – С. 29; Надин П. КВЖД. Исторический очерк. – С. 603.
- ¹⁵⁴ Подсчитано на основании: Романов Б.А. Россия в Маньчжурии. – С. 44.
- ¹⁵⁵ Надин П. КВЖД. Исторический очерк. – С. 598 – 599.
- ¹⁵⁶ Романов Б.А. Россия в Маньчжурии. – С. 45.
- ¹⁵⁷ Ковальчук М.А. Структура управления и система хозяйствования на КВЖД (1903 – 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. – С. 29.
- ¹⁵⁸ Надин П. КВЖД. Исторический очерк. – С. 618 – 620.
- ¹⁵⁹ Китайско-Восточная железная дорога. Исторический обзор. Т. 1. 1896 – 1923. – С. 12 – 13.
- ¹⁶⁰ Василенко Н.А. КВЖД и ее значение для экономического развития дальневосточного региона. – С. 124 – 125.
- ¹⁶¹ История Северо-Восточного Китая XVII – XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII – начало XX в.). – С. 294.
- ¹⁶² РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 581. Л. 118об.
- ¹⁶³ Грунтовые дороги как факторы колонизации Приамурского края // Труды IV Хабаровского съезда, созванного приамурским генерал-губернатором Д.И. Субботичем. 1903. – Хабаровск, 1903. – С. 87 – 90.
- ¹⁶⁴ Тимонов В.Е. Очерки главнейших водных путей Приамурского края. – СПб., 1897. – С. 200.
- ¹⁶⁵ Дербер П.Я., Шер М.Л. Очерки хозяйственной жизни Дальнего Востока. – М. – Л., 1927. – С. 55.
- ¹⁶⁶ Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути. – С. 619.
- ¹⁶⁷ Там же. – С. 620.
- ¹⁶⁸ Там же.
- ¹⁶⁹ Там же. – С. 623.
- ¹⁷⁰ Чебышев П.П. Состояние и использование водных путей Амурского бассейна // Производительные силы Дальнего Востока. Вып. 7. Транспорт и строительство. – Хабаровск – Владивосток, 1927. – С. 50.
- ¹⁷¹ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 559. Л. 35.
- ¹⁷² Чебышев П.П. Состояние и использование водных путей Амурского бассейна. – С. 60 – 64.

- ¹⁷³ Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути. – С. 650 – 657.
- ¹⁷⁴ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 563. Л. 232 – 234, 391 – 395об.
- ¹⁷⁵ Служащие на паровых и непаровых речных судах Европейской России и бассейнов рек Оби и Амура. По переписи 1901 г. – СПб., 1904. – С. 16.
- ¹⁷⁶ Там же.
- ¹⁷⁷ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 638. Л. 4.
- ¹⁷⁸ Подсчитано на основании: РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 638. Л. 1, 2, 4, 5, 10, 12, 13, 14.
- ¹⁷⁹ Там же. Д. 577. Л. 18об.
- ¹⁸⁰ Там же. Л. 20об., 21.
- ¹⁸¹ Тимонов В.Е. Очерки главнейших водных путей Приамурского края. – С. 206.
- ¹⁸² Там же.
- ¹⁸³ Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути. – С. 491.
- ¹⁸⁴ Тимонов В.Е. Очерки главнейших водных путей Приамурского края. – С. 207.
- ¹⁸⁵ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. Исторические аспекты транспортного освоения региона. – Хабаровск, 1997. – С. 26.
- ¹⁸⁶ Там же. – С. 27.
- ¹⁸⁷ Там же.
- ¹⁸⁸ Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути. – С. 269.
- ¹⁸⁹ Там же.
- ¹⁹⁰ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. Исторические аспекты транспортного освоения региона. – С. 27.
- ¹⁹¹ Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути. – С. 491.
- ¹⁹² Служащие на паровых и непаровых речных судах Европейской России и бассейнов рек Оби и Амура. По переписи 1901 г. – С. 39 – 40.
- ¹⁹³ Тимонов В.Е. Очерки главнейших водных путей Приамурского края. – С. 211.
- ¹⁹⁴ Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути. – С. 595.
- ¹⁹⁵ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. Исторические аспекты транспортного освоения региона. – С. 28.
- ¹⁹⁶ Михайлов Г.П. Заселение рыбаками морского побережья Уссурийского края // Труды IV Хабаровского съезда. – С. 11 – 12.
- ¹⁹⁷ Алепко А.В. Зарубежный капитал и предпринимательство на Дальнем Востоке (XVIII в. – 1917 г.). – Хабаровск, 2001. – С. 185.
- ¹⁹⁸ Там же. – С. 186.
- ¹⁹⁹ Владивосток. Сборник исторических документов. – Владивосток, 1960. – С. 38.
- ²⁰⁰ Тимонов В.Е. По вопросу об избрании места для тихоокеанского порта Сибирской железной дороги. – СПб., 1897. – С. 14 – 18.
- ²⁰¹ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 530. Л. 17.
- ²⁰² Дербер П.Я., Шер М.Л. Очерки хозяйственной жизни Дальнего Востока. – С. 55.
- ²⁰³ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 559. Л. 32об.
- ²⁰⁴ Там же.
- ²⁰⁵ Алепко А.В. Зарубежный капитал и предпринимательство на Дальнем Востоке. – С. 187.
- ²⁰⁶ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. Исторические аспекты транспортного освоения региона. – С. 21.

-
- ²⁰⁷ Владивосток. Сборник исторических документов. – С. 41.
- ²⁰⁸ Борзунов В.Ф. Борьба пароходных компаний за перевозки пассажиров и грузов Сибирской магистрали в конце XIX в. // История, археология и этнография Дальнего Востока. Труды. Серия историческая. Т. VII. – Владивосток, 1967. – С. 73 – 81.
- ²⁰⁹ Крушанов А.И. О развитии торгового мореплавания на русском Дальнем Востоке в последней четверти XIX – начале XX в. // Материалы по истории Владивостока. Кн. I. – Владивосток, 1960. – С. 51.
- ²¹⁰ Михайлов Г.П. Заселение рыбаками морского побережья. – С. 15.
- ²¹¹ Забугин Н.П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. СПб., 1896. – С. 113.
- ²¹² Цит. по: РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 613. Л. 38.
- ²¹³ Там же. Л. 55, 56.
- ²¹⁴ Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX в. // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. – Владивосток, 1989. – С. 114.
- ²¹⁵ Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860–1925 гг.). – Владивосток, 1979. – С. 68.
- ²¹⁶ Там же. – С. 78.
- ²¹⁷ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 604. Л. 160б.
- ²¹⁸ Там же. Д. 559. Л. 44об.
- ²¹⁹ Там же. Д. 740. Л. 389.
- ²²⁰ Цит. по: Кауфман А.А. Материалы по вопросу о колонизационной вместимости Приамурского края. – СПб., 1901. – С. 264.
- ²²¹ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 610. Л. 86.
- ²²² Там же.
- ²²³ Там же. Л. 84об.
- ²²⁴ Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX – начале XX в. – Владивосток, 2000. – С. 35.
- ²²⁵ Обзор Приморской области за 1891 г. Приложение ко Всеподданнейшему отчету. – Владивосток, 1892. – С. 10.
- ²²⁶ Там же.
- ²²⁷ Обзор Приморской области за 1899 г. Приложение ко Всеподданнейшему отчету. – Владивосток, 1901. – С. 33.

Глава 3.

Транспортная система Дальнего Востока России в 1904–1916 гг.

3.1. Дорожная сеть на Дальнем Востоке в начале XX века в планах и реальности

В 1904 г. на Дальнем Востоке началась русско-японская война. Это крупное политическое событие внесло свои коррективы в правительственные планы транспортного освоения восточных окраин империи. В частности, были существенно изменены планы железнодорожного строительства.

Основная нагрузка по военным перевозкам в 1904–1905 гг. легла на плечи железнодорожников. Пришлось вводить военный график движения поездов на Сибирской и Забайкальской железных дорогах. В 1905 г. вступила в строй Кругобайкальская линия, значительно повысившая пропускную способность Транссиба. Большая работа была проведена на КВЖД с ЮМЖД, находившихся в зоне боевых действий, возросла их пропускная способность. Но при отсутствии вторых путей на Забайкальской и Китайско-Восточной линиях добиться большей интенсификации перевозок железнодорожники не могли. Уссурийская железная дорога непосредственно не была задействована в военных перевозках, поэтому часть ее паровозного парка перевели на КВЖД. В целом, возможности железнодорожного транспорта отставали от потребностей фронта: переброска русских войск на театр военных действий происходила медленно, что не могло не повлиять на ход кампании.

Так как территория Приморья и Приамурья в годы войны рассматривалась в качестве второстепенного театра военных действий, большое значение придавалось сети проведенных здесь грунтовых дорог. Ее густота не обеспечивала в полной мере решение военных задач, поэтому были предприняты крупные дорожные работы. В 1904–1905 гг. дороги строились как в крепости Владивосток, так и за ее пределами. Между Хабаровском и Владивостоком, вблизи железнодорожной магистрали, была устроена военная колесная дорога, затраты на которую составили около 1 млн. руб.¹ Стратегически важной

оставалась дорога от оз. Кизи до Де-Кастри – кратчайший путь с Амура на морское побережье. Во время русско-японской войны дорога была исправлена, и по ней осуществлялось движение полевой почты. После войны по этой дороге сколько-нибудь существенного движения не было, поддерживалось лишь почтовое сообщение между Мариинском и Де-Кастри².

Война с Японией показала слабость российских позиций в Азиатско-Тихоокеанском регионе и в том числе уязвимость маньчжурского звена Транссиба – КВЖД. Стала очевидной ошибочность отказа от строительства сплошного рельсового пути от Байкала через Приамурье до смычки с Уссурийской железной дорогой. Планы развития транспорта на Дальнем Востоке пришлось менять с учетом опыта событий 1904–1905 гг. Следует заметить, что в дальнейшем обострение международной обстановки и новая война – первая мировая – также оказали важное влияние на характер и темп транспортного освоения восточных окраин империи.

Государственная власть в лице императора, правительства и Государственной думы (только появившегося законодательного органа) нашла возможности для развития железнодорожной сети на Дальнем Востоке.

Это было не просто. В начале XX в. сооружение железных дорог в России существенно сократилось. Сказывались трудности объективного характера – последствия промышленного и финансового кризиса 1900–1903 гг., ущерб, нанесенный русско-японской войной, революционные события 1905–1907 гг. В 1902–1906 гг. масштабы казенного железнодорожного строительства не превысили 3,5 тыс. верст устроенного полотна, а частного – 0,5 тыс. верст³. На этом фоне особенно впечатляют планы сооружения Амурской железной дороги. Ведь предстояло преодолеть почти 2 тыс. верст пути по слабо заселенным районам, в зоне вечной мерзлоты, прорезав тоннелями горные хребты и перейдя мостами немало рек. Это, конечно, требовало колоссальных затрат. И только, исходя из стратегических соображений и политической конъюнктуры,

юнктуры, сложившейся после 1905 г., правительство России могло решиться на подобное предприятие.

В 1906 г. проблема постройки Амурской железной дороги вновь переводится в практическую плоскость. Возобновляются изыскательские работы на трассе, их возглавили инженеры Ф.Н. Дроздов, Е.Ю. Прудницкий, Б.У. Савримович⁴. В следующем году МПС даже приступило к сооружению начального участка магистрали от станции Нерчинск. Основанием начала постройки стало соответствующее постановление Совета министров, утвержденное императором. Но, не успев развиваться, эти работы были остановлены. Специфика новой политической ситуации заключалась в том, что важнейшие вопросы в жизни страны теперь рассматривало законодательное учреждение – Государственная дума. И при обсуждении в думе в марте 1908 г. вопроса об ассигновании средств на продолжение строительства депутаты потребовали существенного изменения планов постройки Амурской железной дороги. Это случилось несмотря на преобладание в парламенте проправительственного право-октябристского большинства. В замечаниях депутатов речь шла о проведении более подробных изыскательских работ и уточнении на их основании расценочных ведомостей постройки. Законодатели настаивали на пересмотре технических условий строительства в целях увеличения запланированной пропускной способности дороги. Как известно, именно тогда и был изменен пункт примыкания новой магистрали к уже устроенной сети: вместо Нерчинска таковым избрали разъезд Куэнга Забайкальской железной дороги⁵. В результате путь укорачивался, расходы государства несколько сокращались, но дорога должна была миновать земли Кабинета. Все эти изменения нашли отражение в законе, утвержденном императором в июле 1908 г.

В течение оставшейся части строительного сезона 1908 г. вносились изменения в проект головного участка Куэнга – Урюм (193 км), проводились строительные работы. Одновременно были закончены изыскания Западной части магистрали (Урюм – Керак), протяженностью 630 км. Внесенные в

марте 1909 г. в Государственную думу проект и расценочные ведомости Западной части были утверждены в июне того же года. Закон о сооружении Средней части (Керак – мост через Бурею, участок схожей протяженности) последовал лишь в июне 1910 г., строительство же Восточной части (Бурея – Хабаровск), протяженностью около 500 км, было разрешено только в 1911 г.⁶.

В соответствии с порядком обсуждения планов железнодорожного строительства в Государственной думе МПС в 1909 г. подготовило программу работ по сооружению Амурской железной дороги. В соответствии с ней Западную часть планировали завершить осенью 1913 г., Среднюю – осенью 1914 г., Восточную – к 1916 г. Таким образом, для каждого участка предполагался 4-летний срок постройки. Фактически начало работ на каждом участке могло состояться лишь после утверждения в законодательном порядке проекта работ и их расценки. На первый взгляд, дума самим фактом вмешательства в узко специальный вопрос железнодорожного строительства тормозила ход дела, затягивая процесс принятия решений. Но это справедливо лишь отчасти. Публичность обсуждения столь грандиозной стройки позволяла достичь в некоторой степени “прозрачности” финансирования и более эффективного расходования бюджетных средств. Между тем, три – четыре года – это вполне приемлемый срок, в течение которого в России, причем в более благоприятных условиях, сооружались железные дороги сходной протяженности⁷. Правительственная программа была выполнена (в части заданных сроков начала эксплуатации линии), и в 1916 г. открылось сквозное железнодорожное сообщение.

Здесь уместно вспомнить не только о геополитическом аспекте, хотя именно он стимулировал развитие железнодорожного строительства в Приамурье. Но постройка Амурской железной дороги диктовалась и объективными задачами хозяйственного освоения восточных районов страны. Поэтому пробел, зиявший до некоторого времени на месте Амурской железнодорожной магистрали, выглядел совершенно нелогичным, ненормальным.

То, что экономический потенциал Сибири и Дальнего Востока колоссален, являлось очевидным фактом. Но его реализация была невозможна без современной, развитой транспортной системы. Бездорожье по-прежнему оставалось бичом дальневосточной экономики. Поэтому вопросы совершенствования путей сообщения продолжали активно обсуждать и, прежде всего, в деловых кругах Сибири и Дальнего Востока. В 1906 г., когда в Приамурье вновь приступили к работе партии изыскателей, в Иркутске состоялось совещание о путях сообщения в Сибири⁸. На нем было высказано немало интересных, большей частью неосуществимых в то время, идей о возможных путях транспортного освоения Восточной Сибири и Дальнего Востока. Особенно интересны проекты создания второй широтной магистрали, которая наряду с Амурской линией могла значительно усилить транспортную систему Сибири и Дальнего Востока. Таков был, в частности, проект Русской Тихоокеанской железной дороги, предложенный крупными капиталистами – М.Д. Бутиным и П.В. Мординым. Задуманная ими дорога, должна была начаться в Сретенске, пересечь Ленский золотопромышленный район и выйти к тихоокеанскому побережью⁹. Она могла сохранить самостоятельное значение и после постройки Амурской железной дороги: данная магистраль создавала благоприятные условия для промышленного освоения отдаленных районов Восточной Сибири, а при пересечении Лены и ее притоков обеспечивала надежный выход к Северному Ледовитому океану. Проект предусматривал строительство ряда локальных железнодорожных линий (от Охотского побережья вглубь северо-восточных районов Сибири). Задуманная предпринимателями дорога ориентировалась, в основном, не на транзитные перевозки. Ставка была сделана на эксплуатацию природных ресурсов в зоне тяготения дороги.

С целью сооружения Тихоокеанской железной дороги авторы проекта хотели создать акционерное общество. Однако инициатива Бутина и Мордина не нашла поддержки ни у участников совещания, ни в правительственных

сферах. Речь идет не только о “...намечавшемся дальнейшем расширении казенного предпринимательства”¹⁰. Хотя уже лет 20–25 государство весьма активно вытесняло акционерный капитал из сферы железнодорожного строительства. Но не могли не настораживать масштабы задуманного предприятия, осуществление которого едва ли было под силу даже крупной акционерной компании. Уж очень данный проект напоминал авантюрные предложения Коллинза и Лойк де Лобеля. Кроме того, попытка переориентировать при помощи новой магистрали сибирскую торговлю на более близкие рынки соседних азиатских стран не вызвала сочувствия даже у иркутского совещания. Его участники высказались против подобных проектов (другой проект, принадлежавший Н.М. Якимову, предполагал проведение параллельной Транссибу магистрали от Канска через Ангару, Витим, верховья Зеи до Декстри)¹¹. Состоявшееся в Иркутске совещание ратовало за скорейшую прокладку второй колеи Транссибирской железнодорожной магистрали, как за наиболее эффективное средство упрочения транспортных связей Сибири с центром страны. Ведь будущее экономического развития восточных регионов России участники совещания видели в опоре на отечественный промышленный потенциал. Но идея создания второй широтной железнодорожной магистрали полностью не отбрасывалась¹².

Между тем, работы, развернутые с 1908 г. на трассе Амурской железной дороги, набирали темп. Спешность постройки объяснялась стратегическим характером данного объекта. Важность сооружения этого звена Транссиба подчеркивали события, которые происходили в мире перед первой мировой войной. Крупнейшие страны Европы, накапливая силы, готовились к большой войне. Локальные войны уже полыхали на Балканах. В Восточной Азии, после 1905 г., Япония стремилась упрочить свое положение региональной сверхдержавы. Японцы активно развивали транспортную сеть в собственной сфере влияния в Китае и Корее. Была усилена пропускная способность ЮМЖД, на особо важных ее участках укладывались вторые пути. Укрепле-

ны были порты Дальний, Чемульпо, Гензан и др. Важное значение придавалось оборудованию пунктов высадки войск и выходу железных дорог к предполагаемому театру военных действий в Маньчжурии. Русское правительство пыталось своевременно и адекватно ответить на эти действия. Основные работы на линии стратегической железной дороги, которая не приближалась к Амуру ближе 12 км, но и не удалялась от него более чем на 150 км, следовало закончить до того, как будет завершено выполнение военных программ Японии. Одновременно важная работа велась на дипломатическом фронте, в результате чего преодолевались противоречия между двумя государствами. В годы первой мировой войны Россия и Япония уже являлись союзниками.

Руководителям стройки и приамурскому генерал-губернатору еще в 1909 г. представлялось возможным пропустить укладочные поезда в конце лета 1911 г. до р. Зеи. Но практическое решение этого вопроса зависело от многих факторов, как то увеличение думой ассигнований на строительство подъездных путей к линии сооружавшейся дороги, своевременное финансирование намеченных работ, исполнение подрядчиками своих обязательств в полном объеме¹³. Если еще в 1910 г. положение на Западной части строящейся дороги внушало пессимизм (что нашло отражение, например, в докладе военного министра Сухомлинова Николаю II), то затем ситуация улучшилась. В 1911 г. министр путей сообщения Рухлов, инспектировавший стройку, уже смог проехать в поезде по только устроенному головному участку¹⁴.

Успех предприятия во многом определялся действиями подрядчиков. В соответствии со сложившимся положением большинство казенных строек в России сдавалось с подряда частным лицам или компаниям. Эта практика регламентировалась составленным еще в 30-х гг. XIX в. законоположением о казенных подрядах и поставках. Строительство Амурской железной дороги велось как подрядным, так и хозяйственным способом. На Западной части дороги большой объем работ был сдан подрядчикам, которые наиболее охот-

но брались за земляные и тоннельные работы, а также за строительство зданий и иных сооружений. Положение подрядчиков осложняла государственная политика железнодорожного строительства на Дальнем Востоке, основанная на принципе использования исключительно русской рабочей силы. Этот принцип был обусловлен политическими мотивами, а не экономическими соображениями. В Приамурье, уязвимость которого после поражения в войне с Японией осознавалась еще острее, применение иностранной рабочей силы признавалось неприемлемым: край должны были осваивать подданные русского царя, а не жители Поднебесной¹⁵. Так как на месте найти рабочих было невозможно, их доставляли из центральных и сибирских губерний. Кроме законтрактованных вольных землекопов в ходе строительства использовали такие специфические категории рабочих, как заключенные и военнопленные (труд последних широко использовался в годы первой мировой войны)¹⁶. А вот привлечение военнослужащих к земляным работам военное министерство признало нецелесообразным. При этом значительные военные силы были отряжены для охраны порядка на гигантской стройке. В этом проявились уроки недавней революции.

Как и при сооружении Уссурийской железной дороги, частные предприниматели, взявшие подряд на том или ином участке работ, сталкивались с серьезными трудностями. Большие затраты нужно было нести на начальной фазе строительства, чтобы подготовить для своих рабочих все необходимое, начиная с провианта и одежды. Их доставка к месту работ в условиях бездорожья вызывала огромные накладные расходы, что иногда превышало стоимость самих заготавливаемых товаров. Многие подрядчики строительного управления оказались в отчаянном положении. Его усугубили волнения среди привезенных в Приамурье рабочих, незнакомых с местными условиями (тяжелые грунты, гнус, затяжные дожди). Познав специфику труда на строительстве Амурской дороги, рабочие либо предъявляли подрядчикам новые условия, либо бросали работы и уходили с места постройки. Такая ситуация

сложилась в 1910 г. и угрожала планам сооружения Амурской железной дороги.

Правительство не могло допустить разорения подрядчиков и срыва строительных работ. Были приняты энергичные меры по стабилизации положения на строящейся дороге. Благодаря вмешательству министерства финансов некоторые частные банки открывали подрядчикам Управления постройки Амурской железной дороги крупные кредиты¹⁷. Из строительных кредитов выдавались авансы под доставленные продукты и рабочий инструмент. Развернулось строительство грунтовых дорог от ближайших к месту работ пристаней на Шилке и Амуре. Эти меры, конечно, содействовали исправлению положения на Западной части. Однако двукратная попытка сдачи с торгов участков на Средней части строящейся дороги потерпела фиаско: в 1910 г. не нашлось желающих взять подряд.

В создавшихся условиях МПС вынуждено было организовать земляные работы хозяйственным способом. В губерниях Европейской России удалось законтрактовать и доставить к месту работ 7,8 тыс. рабочих¹⁸. Министр путей сообщения Рухлов впоследствии отмечал, что положение этих рабочих было куда надежнее положения тех, кого нанимали частные предприниматели. Например, законтрактованные казной рабочие имели большую уверенность в получении заработанных денег вовремя и полностью. Этот фактор повлиял на успешное продолжение работ.

У подрядчиков почти повсеместно рабочие трудились на сдельной основе, зарабатывая в среднем до 3 руб. в сутки¹⁹. Расчет производился по расчетным книжкам, в которые ежемесячно вносились данные о зарплате рабочих и выданных им деньгах и товарах из кладовых. Обычно заработок рабочего в течение строительного сезона (с 15–20 мая до 15 сентября – 1 октября) оставался в распоряжении подрядчика и выдавался при расчете по окончании работ. Такой порядок, безусловно, был выгоден предпринимателям, создавая почву для злоупотреблений.

В ходе инспекционной поездки министра путей сообщения на строящуюся Амурскую железную дорогу, предпринятой в 1911 г., не было выявлено серьезных нарушений подрядчиками их обязательств перед рабочими. В докладе императору сановник отметил, что условия труда и жизни рабочих на участках вполне сносные, "...впечатление от осмотра барачных и кладовых благоприятное"²⁰. Едва ли доклад министра Николаю II отражал истинное положение дел на стройке. Ведь недаром на Западной части железной дороги были сосредоточены внушительные военные силы. С другой стороны, к 1911 г. подрядчики, отчасти, исправили ситуацию, и у Рухлова имелись основания для позитивных оценок.

Амурская железная дорога, как и Транссиб в целом, была проложена в рекордные сроки. Они еще больше удивляют, если учесть те препятствия, с которыми столкнулись строители последнего звена Транссибирской магистрали. В практике железнодорожного строительства, например, не было опыта работ в условиях вечной мерзлоты. Возводимые на ней сооружения оказывались недолговечными и опасными в эксплуатации. Эту сложнейшую техническую задачу решили строители Амурской железной дороги, осушая предварительно местность, по которой следовало проложить рельсовый путь. Грунт слой за слоем оттаивал и превращался из грязи в прочное основание для насыпи, а влагу собирали в специально устроенной сети канав.

Высокие темпы сооружения Амурской железной дороги обеспечивались, в том числе, применением новейшей строительной техники. На Восточной части начальник строительства А.В. Ливеровский механизировал работы, задействовав 7 отечественных многоковшовых экскаваторов с транспортерами²¹. Кроме того, на стройке использовались перфораторы, бетономешалки, камнедробильная установка. Эти меры оказались довольно эффективными и способствовали конечному успеху всего предприятия.

Сложную инженерную задачу представляло преодоление горных массивов и крупной водной преграды – Амура. Избежать этих трудностей не уда-

лось, хотя трассировку Амурской магистрали провели на высоком профессиональном уровне, выбрав наиболее оптимальное направление. 30 июля 1913 г. состоялась закладка моста через Амур. По проекту инженера Л. Прокуракова мост должен был соединить амурские берега у д. Осиповки, в 8 км от Хабаровска. Замысел этого сооружения превосходил все осуществленные к тому времени подобные постройки. Амурский мост имел длину 2,6 км, превосходя почти на 1,7 км протяженность моста через Енисей; высота моста также поражала воображение, составляя 64 м²². Сооружение такого гиганта на Дальнем Востоке представляло собой чрезвычайно капиталоемкую задачу, не говоря о технической стороне дела. Казенный заказ на изготовление металлических ферм получил варшавский завод “К. Рудзский и К^о”. В разобранном виде их по железной дороге доставляли в Одессу, где проводилась погрузка на пароходы. Затем морским путем через Суэцкий канал груз доставлялся во Владивосток. Металлические конструкции опять перегружали на железнодорожные платформы и везли в Хабаровск. Сборка 18 ферм была осуществлена на месте. На строительство моста направили внушительные силы (несколько тысяч рабочих), работа велась в необходимом темпе и, вероятно, объект мог быть сдан в запланированный срок – 1 октября 1915 г. Этим планам помешала начавшаяся война. По пути следования во Владивосток немецким крейсером был потоплен пароход, перевозивший последние фермы для строившегося моста. Их пришлось вновь заказывать, что для воюющей страны являлось тем более трудным делом. Несмотря на все препятствия, Алексеевский мост (назван так, поскольку его открытие приурочили ко дню тезоименитства наследника престола) был открыт для постоянного движения 5 октября 1916 г.

В 1913–1915 гг. сдавались во временную эксплуатацию отдельные участки магистрали, а с вводом в строй моста через Амур открылось сквозное движение по Транссибу. Сплошное железнодорожное сообщение Дальнего Востока с Сибирью и Европейской Россией по российской территории стало

реальностью. С окончанием строительства Амурской железной дороги Транссибирская магистраль была разделена в административном отношении на 4 дороги: Сибирскую, Забайкальскую, Амурскую и Уссурийскую²³.

Завершение строительных работ проходило в военной обстановке, когда государство уже не могло их финансировать в полном объеме. На 1 января 1916 г. недоделки по Амурской магистрали оценивались в 19,5 млн. руб., почти половина всех недоделок в стоимостном выражении (9,4 млн. руб.) приходилась на Восточную часть дороги. Важнейшими среди невыполненных работ следует признать досыпку полотна, балластировку магистрали (200 км полотна были уложены без балласта), постройку главных паровозных мастерских и устройство водоснабжения²⁴. Эти недоделки существенно ограничили пропускную способность Амурской железной дороги. Другой важной проблемой оставалась неразвитость подъездных путей к железнодорожной магистрали, что, конечно, уменьшало ее экономическое значение.

Между тем, постройка Амурской железной дороги стала настоящим прорывом в хозяйственном освоении Приамурья. Активизировалось заселение Амурской области, вдоль линии железной дороги выросли новые поселки. Более интенсивно стали развиваться торговля и промышленность, в особенности угледобыча, так как сама дорога являлась крупным потребителем минерального топлива²⁵.

Усиление железнодорожного компонента транспортной сети региона, разумеется, не исчерпывалось созданием Амурской магистрали. Это был наиболее крупный и заметный участок работы по развитию железнодорожной сети Дальнего Востока после русско-японской войны. Но на других дальневосточных магистралях также налицо были позитивные перемены. Без укладки второго пути удалось добиться усиления пропускной способности КВЖД. Дорога приобрела характер чисто коммерческого предприятия и успешно конкурировала с ЮМЖД на рынке транзитных перевозок зерновых грузов. Этого удалось достичь благодаря ряду своевременных и рациональ-

ных решений. Большую роль в привлечении маньчжурских грузов сыграла гибкая тарифная политика на КВЖД. Немаловажное значение имела и передача с 1 августа 1906 г. казенной Уссурийской железной дороги, вместе с принадлежавшими ей путями во Владивостокском порту, в аренду КВЖД сроком на 25 лет²⁶. Противостояние в Маньчжурии двух великих держав приобретало характер острого экономического соперничества. На этом фоне передача убыточной Уссурийской магистрали со всем путевым хозяйством в аренду “Обществу Китайской Восточной железной дороги” являлась стратегическим ходом русского правительства. Акционерное общество смогло более эффективно распорядиться созданной в Приморье железнодорожной сетью, стремясь сделать железнодорожный транспорт бездефицитным. При этом конкурентные возможности самой КВЖД значительно возросли. Решение всех вопросов на действующих дальневосточных железных дорогах концентрируется с этого времени в одних руках, и обе магистрали формируют единый административно-хозяйственный механизм, что вело к повышению эффективности их работы. Уссурийская дорога вошла в состав КВЖД в качестве одного из трех отделений. Все службы и отделы располагались при Управлении КВЖД в Харбине. При этом начальник Уссурийского отделения службы пути и сооружений возглавлял Совет начальников отделений пути КВЖД²⁷.

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”²⁸.

В новых условиях главной задачей стало расширение пропускной способности Уссурийской железной дороги до норм КВЖД. Правление последней

приняло решение о реконструкции отдельных участков Уссурийской линии. Работы концентрировались на стратегически важном отрезке пути между Пограничной и Владивостоком, так как по нему направлялись экспортные грузы, приносившие дороге львиную долю доходов. Планировалось пробить тоннели, расширить станции, заменить легкие рельсы на тяжелые, улучшить водоснабжение. Далеко не весь объем намеченных работ удалось осуществить до 1917 г. Но сделано было многое.

В 1908–1913 гг. между Владивостоком и Никольском-Уссурийским уложили второй путь, заменив легкие рельсы рельсами тяжелого типа. 13 июля 1913 г. был издан специальный закон, предусматривавший выделение бюджетных средств на реконструкцию Уссурийской железной дороги в общей сумме 29297000 руб.²⁹ Стоимость первоочередных работ оценивалась в 20 млн. руб. В 1913–1914 гг. было отпущено 5 млн. руб., предусмотренных сметой чрезвычайных расходов МПС³⁰. Именно государство предоставляло материальные ресурсы для расширения возможностей сети, находившейся в распоряжении “Общества КВЖД”.

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 Речка³¹. 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 перевозка пассажиров в пригородном сообщении Владивостока³². 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)³³. Характер перевозимых по дороге грузов говорил о пока еще очень слабом уровне развития местной обрабатывающей промышленности.

Одновременно рос подвижной состав Уссурийской железной дороги. Если в 1903 г. (до передачи дороги “Обществу КВЖД”) здесь было 1572 товарных вагонов, то к 1910 г. их количество возросло до 2903, а в 1913 г. составляло 4012 единиц³⁴. В 1913 г. на каждые 100 верст пути приходилось 440 товарных вагонов и 20 локомотивов³⁵.

В результате, перед первой мировой войной около 90% зерновых грузов из Северной Маньчжурии вывозилось через Владивосток, стабильно принося железной дороге и порту прибыль. КВЖД перестала быть дефицитной. Не замедлили сказаться позитивные перемены в железнодорожном хозяйстве Дальнего Востока и на положении некогда убыточной Уссурийской дороги. Ситуация здесь заметно изменилась в 1909–1910 гг., когда дефицит сократился с 856 тыс. руб. до 77 тыс. руб.³⁶. С 1911 г. коммерческая деятельность дороги оборачивалась неизменно прибылью. В 1913 г., например, она составила 1 158 827 руб.³⁷

В 1915 г. финансирование реконструкции Уссурийской железной дороги даже усилилось. По свидетельству вице-председателя Правления “Общества КВЖД” тайного советника Вентцеля, работы первой очереди при соблюдении нормального финансирования могли быть завершены до конца 1917 г.³⁸ Но этого в условиях войны все труднее было достигать. В свете приведенных фактов, сложно не согласиться с мнением известного исследователя истории дальневосточного транспорта, что сложившаяся система управления КВЖД, удачно сочетая государственное регулирование и частный интерес, была довольно эффективной³⁹.

Важно заметить, что в состав железнодорожной сети входили ветви, которыми распоряжались частные предприниматели. Хотя общее протяжение этих путей в зоне тяготения Уссурийской железной дороги составляло около 25 км, их экономическое значение было неоспоримым⁴⁰. Л. Скидельский, на-

пример, распоряжался ветками к фанерному заводу на станции Океанская (0,7 км), к мельнице на станции Никольск-Уссурийский (1,5 км), к лесопилке на станции Бикин (1,1 км), к лесным складам вблизи станции Розенгартовка (1,2 км)⁴¹. В его распоряжении также была почти 3-километровая карьерная ветка. Такие же небольшие ветки шли от магистральной линии к полям Линдгольма (на 28-й версте), к лесопилке Гурского (на 157-й версте), к предприятиям Ратомского, Бородина, Чашина и Григорьева⁴². Эти ветви примыкали к Уссурийской магистрали на разных ее участках от Владивостока до Хабаровска. Следовательно, предпринимательская активность была немаловажным фактором насыщения края железнодорожными путями. В целом же, после русско-японской войны произошло значительное усиление железнодорожного компонента транспортной системы региона.

Таблица № 3. Динамика прироста железнодорожной сети Дальнего Востока в 1904–1916 гг.

Год постройки	Железнодорожная линия	Длина, км	Общая протяженность сети, км
1904			880 (2380)
1907	Угольная – Сучан	80	960 (2460)
1910	Куэнга – Урюм	190	1150 (2650)
1913	Урюм – Керак	630	1780 (3280)
1915	Керак – Буряя (с веткой Бочкарева – Благовещенск)	680	2460 (3960)
1916	Буряя – Хабаровск	480	2940 (4440)

Сост. по: ГАХК. Ф. И-282. Оп. 1. Д. 8. Л. 1; РГИА ДВ. Ф. 1470. Оп. 1. Д. 49. Л. 2об, 4; Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали (1891–1916). – СПб. – Иркутск, Изд-во Иркутского гос. пед. института, 1995. – С. 55.

Примечание: в скобках указана протяженность сети с учетом 1500 км Китайско-Восточной железной дороги.

Таким образом, темпы развития железнодорожного транспорта в Приамурском генерал-губернаторстве в конце XIX – начале XX в. были беспрецедентно высокими. К концу 1913 г. вся сеть железных дорог России, без

КВЖД, составляла 72472 км⁴³. 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. 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 км⁴⁴.

Безусловно, при таком взгляде на ситуацию 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)⁴⁵. Не стоит забывать и об относительной молодости дальневосточного железнодорожного транспорта. 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.

Местные деловые круги были заинтересованы в развитии железнодорожного строительства на Дальнем Востоке и принимали активное участие в изучении этого важного вопроса. Уже упоминались проекты, которые обсуждало иркутское совещание. Кроме того, дальневосточная буржуазия, пусть

позже капиталистов Европейской России, приступила к изысканию направлений новых железных дорог. В частности, золотопромышленник В.А. Левашов снарядил за свой счет отряд для изыскания трасс проектированных Николаевской и Де-Кастринской железных дорог⁴⁶. Эти линии должны были связать труднодоступные приисковые районы и тихоокеанское побережье с Транссибирской магистралью. В 1912 г. съезд золотопромышленников Амурской области в очередной раз поднял вопрос о соединении Сибирского рельсового пути с Николаевском-на-Амуре. Такое соединение обеспечивало России еще один надежный выход к Тихому океану, что было важно и с экономической, и с политической точки зрения. В 1916 г. на Особом межведомственном дорожном совещании при генерал-губернаторе Приамурского края признается необходимой постройка Николаевской, Де-Кастринской и некоторых других железных дорог. Сторонниками этих планов были такие дельцы, как Левашов, Опарин, Кузнецов, Мордвинов, Саяпин, Чурин, Орлов. Известно, что правительство в 1916 г. включило Николаевскую и Де-Кастринскую линии в “План железнодорожного строительства на 1917–1930 гг. в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке”⁴⁷.

Одним из наиболее актуальных для российского Дальнего Востока оставался вопрос об устройстве подъездных грунтовых путей к речным и рельсовым магистралям, а также дорог, имевших колониционное значение. Ведь сеть грунтовых дорог развивалась до сих пор медленно, а средства на дорожное строительство выделялись скудные. Например, в 1903 г. для этой цели Приморская область располагала 28,4 тыс. руб., Амурская – 19,7 тыс. руб.⁴⁸ При этом в одной только Амурской области требовалось не менее 416 тыс. руб. на устройство удобных дорог между уже основанными селениями⁴⁹. Кроме того, управление дорожным хозяйством было организовано в областях не лучшим образом: появление строительного отделения в аппарате управления не решило проблему бездорожья. Требовалась планомерная работа, не только технически обоснованная, но и материально обеспеченная.

Отсутствие достаточной сети грунтовых дорог существенно сужало зону хозяйственного освоения Дальнего Востока.

Свидетельством сохранявшейся остроты транспортных проблем стала практика проведения в Приамурье особых межведомственных совещаний с привлечением представителей местной буржуазии. Участники межведомственного совещания, состоявшегося при активной поддержке военного губернатора Амурской области Валугева 17 ноября 1911 г. в Благовещенске, высказались за скорейшую постройку грунтовых дорог к приисковым районам от конечных пунктов судоходства по рекам Зее, Селемдже, Буреи, о чем и решено было ходатайствовать перед правительством. Внимание правительства также было обращено на вопрос о сооружении Николаевского тракта от Суражевки до Кербинской резиденции на р. Амгуни с ответвлением в бассейн р. Уды⁵⁰. В 1913 г. на очередном съезде русских деятелей по водным путям речь снова зашла о необходимости развития в Приамурье грунтовых подъездных дорог. Следовало проложить таковые к верховьям Тимптона, Селемджи, Буреи, верховьям притоков Учюра и Алдана⁵¹. При наличии южных магистралей широтного протяжения отдаленные от них золотопромышленные районы оставались практически в изоляции. Доставка туда грузов обходилась предпринимателям очень дорого, нередко превышая стоимость самого товара. Если дробившиеся грузы еще можно было перевезти, то цены на доставку тяжелых и громоздких машин (драги, локомобили и прочее оборудование) из-за бездорожья назначались просто фантастические. Поэтому на всех приисках в Ниманском, Амгунском, Селемджинском районах почти полностью отсутствовала механизация труда⁵².

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 полотна⁵³. В Амурской области за 3 года (1906, 1907, 1908) выстроили почти 350 км переселенческих гужевых дорог⁵⁴. Здесь дороги прокладывались в следующих направлениях: 1) от Черняево к Зее, 2) по правому берегу Зеи, 3) по левому берегу Биры.

Таблица № 4. Рост ассигнований на строительство переселенческих дорог, в тыс. руб.

Год	Амурская область	Приморская область
1907	202	243
1908	317,9	323,5
1909	520	2000

Сост. по: Приамурье. Факты, цифры, наблюдения. Приложение к отчету общеземской организации за 1908 г. – М., 1909. – С. 217.

Приведенные в таблице данные свидетельствуют о том, что наиболее крупные расходы и, соответственно, наибольший объем работ пришлось на Приморскую область. Объясняется это тем обстоятельством, что при отсутствии Амурской железной дороги, основной поток переселенцев принимала именно Приморская область. Переселенческое ведомство внесло неоценимый вклад в развитие транспортной сети Дальнего Востока, ведь в свое время переселенческие дороги были лучшими проезжими дорогами края. Они способствовали колонизации необжитых пространств, хозяйственному освоению Приморья и Приамурья.

Среди подъездных путей особым экономическим значением обладали те, которые вели от русско-китайской границы, в частности от таможенной заставы в с. Турий Рог, к станциям Уссурийской железной дороги. Большой сельскохозяйственный район на китайской территории, примыкавший к северному берегу оз. Ханка, не принадлежал к зоне тяготения КВЖД. Но китайское население этой местности могло предоставить Уссурийской желез-

ной дороге и Владивостокскому порту значительный объем грузов (бобов и жмыхов). Перевозку транзитных грузов от границы к железнодорожной линии обеспечили русские крестьяне-гужевики из окрестных сел, явив полезную себе и краю предприимчивость. Одна из таких дорог вела от Турьего Рога через Ханку к станции Евгеньевка. Здесь 75 из 100 км пути пролегли по льду озера. Другая дорога направлялась к станции Мучной, проходя через селения Усачи, Александро-Платоновку, Троицкое, Камень-Рыболов, Сиваковку, Вадимовку. Третья дорога шла к станции Хорватово через Новоселище, Жариково, Нестеровку⁵⁵. Немалое значение имел и гужевой путь длиной около 50 км от Хунчунской таможни в Посьет. До первой мировой войны грузооборот по этому транзитному пути достигал, по имеющимся данным, 1 млн. пудов⁵⁶.

На гужевых дорогах Приамурья, которые вели к золотым приискам, тоже успешно развивался извоз. Особенно этот промысел был распространен в близких к Благовещенску деревнях Амурско-Зейской волости, а также в отдаленных селениях – в Томской и Красноярской волостях. Местные крестьяне с большой выгодой возили на прииски свой хлеб. Один возчик на 4-х лошадях мог получить до 300 руб. чистой прибыли за рабочий сезон (3-4 поездки в зиму)⁵⁷. Путь от Благовещенска до ближайших приисков занимал 21 – 22 дня, обратно – 12 – 15 дней⁵⁸.

Некоторая планомерность в постройке и эксплуатации грунтовых дорог появилась с 1911 г., когда эти вопросы стали решаться частично переселенческим ведомством, частично – Управлением водных путей и, наконец, Особым межведомственным дорожным совещанием при генерал-губернаторе⁵⁹. Появление последнего можно рассматривать как попытку местных властей навести порядок в дорожном хозяйстве на Дальнем Востоке и активизировать строительство наиболее важных путей сообщения. Сохранившиеся документы этого совещания, развернувшего активную работу только накануне первой мировой войны и, потому, не успевшего ее развить в нужном мас-

штабе, проливают свет на состояние сети грунтовых дорог в пределах Приамурского генерал-губернаторства. Совещанием были собраны сведения об имевшейся дорожной сети, запланированы работы по ремонту существовавших и постройке новых дорог, подготовлены необходимые сметы.

Состав совещаний был довольно представительным. Так, на совещании, заседания которого прошли в октябре 1915 г., кроме генерал-губернатора (председатель) и военных губернаторов Амурской и Приморской областей, присутствовали представители Приамурского военного округа – начальник штаба и начальник военных сообщений, представители МПС – начальник Управления водных путей и начальник Управления по постройке Восточного участка Амурской железной дороги. Главное управление землеустройства и земледелия здесь представляли управляющий государственными имуществами в Приморской и Сахалинской областях, уполномоченный управления по Амурской области и заведующий переселенческим делом в Приморском районе. Были представлены на дорожном совещании такие ведомства, как министерство торговли и промышленности (начальник Владивостокского торгового порта), министерство финансов (управляющий Амурской казенной палатой) и государственный контроль (управляющий Амурской контрольной палатой)⁶⁰. Таким образом, при планировании дорожного строительства, а также при распределении ремонтных работ учитывались позиции и интересы разных ведомств, что было нацелено на более эффективное, чем прежде, решение дорожной проблемы.

Другим важным моментом в работе совещания нужно признать решение о передаче всех дорог государственного значения на Дальнем Востоке в ведение единственной специальной организации. Эта мера также была призвана повысить эффективность содержания дорожной сети. Такой организацией в Приамурском генерал-губернаторстве являлось Управление водных путей Амурского бассейна, подведомственное МПС. В результате, в 1915 г., после соответствующего постановления Совета министров, утвержденного царем, в

ведение Управления водных путей перешла часть важнейших грунтовых дорог, общей протяженностью 1771 км⁶¹. В планах совещания было передать Управлению водных путей все стратегические, торгово-промышленные, почтовые и подъездные к Амурской железной дороге грунтовые пути.

Начавшаяся война с Германией внесла серьезные коррективы в планы развития транспортной сети Приамурского генерал-губернаторства. Намеченные в 1914 г. межведомственным совещанием крупное дорожное строительство и масштабные ремонтные работы пришлось отложить. А ведь в МПС к тому времени уже были представлены проекты Де-Кастринской, Николаевской, Джалиндинской магистралей. Эти дороги имели исключительное значение: интенсификация золотодобычи в условиях военного времени представляла собой важнейшую задачу, а улучшение путей сообщения в промышленных районах было ключом к ее решению.

Состояние грунтовых путей на Дальнем Востоке оставалось тяжелым. Капитального ремонта в 1916 г. требовали “временки” на всем протяжении Амурской железной дороги. Нуждалась в ремонте и Амурская колесная дорога. В 1916 г. требовался также кредит на капитальный ремонт следующих дорог юга Приморья: Никольск-Уссурийский – Барабаш, Барабаш–Новокиевск, Никольск-Уссурийский – Камень-Рыболов, Никольск-Уссурийский – Полтавка, Новопокровка – Черниговка – Халкидон – Лучки, Черниговка – Вадимовка – Хорольское – Камень-Рыболов – Гродеково (всего до 750 км). Таким образом, к 1916 г. почти все экономически важные грунтовые пути на юге Приморья находились в плачевном состоянии. Для приведения их в проезжее состояние требовался почти 1 млн. руб., а весь необходимый для восстановления дорожной сети Дальнего Востока кредит, по оценкам межведомственного дорожного совещания, исчислялся суммой в 5,2 млн. руб.⁶² В смету же МПС на 1916 г. на дорожное дело в Приамурском генерал-губернаторстве было включено лишь 477 тыс. руб.⁶³ Большого в условиях затянувшейся войны государство выделить не могло.

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. В планах межведомственного совещания было продолжить эту дорогу на западный берег Камчатки, к Большерецку⁶⁴. Такой путь имел бы большое экономическое значение, способствуя развитию торговли и удешевляя товары в населенных пунктах, удаленных от Петропавловска.

Большой объем работ был запланирован совещанием на Сахалине. Вся сеть грунтовых дорог там насчитывала около 250 км⁶⁵. 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.

Подводя итоги, следует отметить, что актуальность проблемы развития сухопутной транспортной сети на Дальнем Востоке осознавалась в начале XX в. и чиновниками из различных ведомств, и предпринимателями. Ведь скорейшее решение этой проблемы отвечало интересам как государства, так и деловых кругов. Государство сыграло решающую роль в развитии сухопутной транспортной сети, соорудив почти 2000-верстную Амурскую магистраль в 1908–1916 гг., что заметно оживило экономику Приамурья. Закончилось сооружение железнодорожного пути, ставшего основой транспортной системы всего Дальнего Востока. Были созданы условия для притока населения в Амурскую область и существенно облегчены транспортные операции местным промышленникам и коммерсантам. С другой стороны, Амурская железная дорога надежно соединила Дальний Восток с Сибирью и централь-

ными регионами России, и в этом заключался военно-политический аспект данного события.

Если вклад государства в развитие путей сообщения на Дальнем Востоке неоспорим, то заслуги частных предпринимателей, на первый взгляд, не столь заметны и существенны. Однако предприниматели не только активно обсуждали транспортные проблемы на различных совещаниях и съездах, предлагая порой перспективные и полезные всему Дальнему Востоку проекты, но и предпринимали практические шаги, решая эти вопросы. Например, была сооружена сеть подъездных железнодорожных путей к Уссурийской магистрали. Эти ветви находились в распоряжении частных лиц – промышленников. Облегчение доставки сырья и вывоза готовой продукции с предприятий благодаря железнодорожному транспорту было серьезным фактором активизации экономической жизни. Другим интересным фактом, свидетельствующим о существенной роли частной инициативы в развитии транспортной сети, явилась передача казенной Уссурийской железной дороги “Обществу КВЖД” в долгосрочную аренду, вследствие чего была проведена крупная реконструкция железнодорожных путей на юге Приморья и повысилась эффективность управления железнодорожным транспортом.

Важным событием, внесшим серьезные коррективы в транспортное освоение Дальнего Востока, была первая мировая война. Вступление России в эту разорительную войну замедлило темпы транспортного строительства в регионе. Сузились масштабы работ, об этом красноречиво свидетельствуют материалы Особого межведомственного дорожного совещания при генерал-губернаторе Приамурья. Но не следует забывать, что до 1917 г. сеть путей сообщения на Дальнем Востоке приросла тысячами верст новых дорог (железных и грунтовых), и это служило немаловажным стимулом дальнейшего экономического развития края. Однако, политические события 1914–1917 гг. остановили этот внушительный рост, не позволив созданной транспортной сети в полной мере раскрыть свой потенциал.

3.2. Развитие водного транспорта на Дальнем Востоке в 1904–1916 гг.

Период, ограниченный 1904–1916 гг., характеризовался дальнейшим ростом водного транспорта на Дальнем Востоке. Водный транспорт по объективной причине являлся перспективной отраслью, и его развитие оставалось важным стимулятором экономической жизни в Приамурском генерал-губернаторстве. Ведь большая часть территории последнего не была охвачена железнодорожными и грунтовыми путями, и при наличии густой речной сети и морского побережья торговый флот оставался здесь единственным средством доставки людей и грузов. С другой стороны, развитие водного транспорта на Дальнем Востоке, усиление его экономической и политической роли обусловили, главным образом, конъюнктурные факторы. Поэтому у нас нет оснований утверждать, что тенденция количественного и качественного роста коммерческого флота и объема перевозок по водным путям Дальнего Востока после русско-японской войны носила долговременный и устойчивый характер.

В отличие от железнодорожного транспорта, роль речного и морского флота в военных перевозках в 1904–1905 гг. была не столь существенной. Японцы смогли реализовать свое естественное преимущество на морском театре военных действий. Они перерезали морские коммуникации противника, парализовав работу “Добровольного флота”; захватили порт Дальний – базу морского пароходства “Общества КВЖД”.

Речной транспорт в Приамурье мог сыграть важную роль в доставке военных грузов. Его задействовали в перевозке провианта по Амуру и Сунгари. В 1905 г. 17 пароходов и 35 барж доставляли провиант из Николаевского порта на театр военных действий, коммерческое пароходство было обеспечено усиленной работой⁶⁶.

Война 1904–1905 гг. нанесла ощутимый ущерб отечественному водному транспорту на Дальнем Востоке. Движение русских пароходов в дальневосточных водах в военный период было полностью прекращено⁶⁷. В результа-

те военных действий одно из крупнейших пароходных предприятий – морское пароходство КВЖД – прекратило свое существование. Это нанесло серьезный удар по позициям России в дальневосточном каботаже, позициям и без того слабым.

После поражения в русско-японской войне правительство стало более чутким к проблемам Дальнего Востока. Но меры, предпринятые российским правительством для исправления ситуации, не отличались принципиальной новизной. Еще в 1904 г. произошли изменения в правилах предоставления права поднятия на торговом судне русского флага. Теперь все владельцы судна или акционеры компании должны были являться российскими подданными⁶⁸. Отметим, что раньше допускалось наличие российского подданства у одного из компаньонов.

В начале 1906 г. министерство торговли и промышленности приступило к выяснению условий восстановления на Дальнем Востоке регулярных пароходных рейсов. Большую проблему представляла не только утрата бывшего политического влияния в АТР, но и потеря части торгового флота. Правительство искало новых контрагентов и готово было идти на увеличение следуемых им субсидий. Создается очередная межведомственная комиссия для изучения данного вопроса. По уже сложившейся практике к обсуждению проблемы привлекается генерал-губернатор Приамурского края⁶⁹.

В министерстве торговли и промышленности решение вопроса о дальневосточном каботаже трактовалось как восстановление практики обязательных, субсидируемых казной пароходных рейсов по приоритетным направлениям. Базой торгового флота оставался Владивосток. В течение одной навигации предполагалось отправлять 4 раза пароход в порты Охотского моря, 1 раз – на Чукотку, 14 раз – в Николаевск-на-Амуре⁷⁰. Наиболее интенсивное движение, конечно, намечалось в заливе Петра Великого. На линиях Владивосток – Посьет, Владивосток – Монгугай – Славянка, Владивосток – Шко-

тово и Владивосток – бухта Врангеля пароходы должны были совершать по 2 рейса в неделю⁷¹.

В марте 1906 г. в канцелярию генерал-губернатора было направлено из Владивостока ходатайство почетного гражданина Свечникова о передаче ему в содержание срочных рейсов по линиям Татарского пролива и залива Петра Великого⁷². Раньше эти линии обслуживали пароходы “Общества КВЖД”. К сожалению, каких-либо сведений о судьбе задуманного Свечниковым предприятия обнаружить не удалось.

После русско-японской войны на Дальнем Востоке появились новые пароходные общества. Одним из них было “Товарищество пароходных предприятий на Дальнем Востоке”, состоявшее из отставных моряков. Товарищество получило от государства на льготных условиях большие транспорты “Сунгачи” и “Селенга”⁷³. Хотя компания и пользовалась субсидиями правительства, дела у нее шли неважно. Уже в 1907 г. “Товарищество пароходных предприятий на Дальнем Востоке” столкнулось со значительными финансовыми затруднениями. Другим новым предприятием стало пароходное общество “Сибирь”⁷⁴.

Важным партнером государства было Товарищество “Пароходство Русь”, образованное графом Г.Г. Кейзерлингом. Оно начало работу на Дальнем Востоке одновременно с морским пароходством КВЖД. Кейзерлинг являлся единственным полным товарищем, поэтому данное предприятие правомерно называть пароходством графа Кейзерлинга. С ним в апреле 1906 г. правительство заключило договор о содержании в навигацию 1906 г. пароходного сообщения между Владивостоком и портами Охотского и Берингова морей⁷⁵. Порядок и число посещений пароходом пунктов на побережье определял генерал-губернатор. Он, как и прежде, утверждал и расписание рейсов. Таким образом, государственная власть в лице главного начальника края оставалась контролером каботажных перевозок. Субсидия Товариществу составила 215 тыс. руб. (по 43 тыс. руб. за выполнение каждого рейса)⁷⁶. Увеличение

субсидии в сравнении с поощрительными выплатами “Обществу КВЖД” выразилось в сумме 12 тыс. руб. Значительные субсидии объяснялись малой доходностью рейсов, что было вызвано объективными причинами. Ведь рейс мог длиться, например, 1,5 месяца, пароход в течение этого времени должен был совершить до 13 остановок и все ради доставки нескольких сотен тонн груза, при тоннаже судна в 2 – 3 тыс. т.⁷⁷

Возвращение к практике дотационных рейсов свидетельствовало о сохранявшейся экономической слабости прибрежных районов Дальнего Востока. Как коммерческое предприятие *постоянные* пароходные рейсы из Владивостока в Николаевск, не говоря об удаленных Камчатке и Чукотке, сулили судовладельцу выгоду только в случае получения им казенной субсидии. Российское пароходство в дальневосточных водах по-прежнему опиралось на административно-финансовые ресурсы государства, являясь, прежде всего, политически значимым фактором. Фактор же экономической целесообразности предприятия пока не обрел здесь должной силы.

Между тем, Владивостокский биржевой комитет в отношении от 13 сентября 1908 г. в Приморское областное управление оценил практику выдачи правительством ежегодных субсидий пароходным фирмам как мало эффективную. Она не вела к увеличению отечественного торгового флота на Дальнем Востоке. Комитет предлагал правительству заключать долгосрочные контракты с русскими судоходными предприятиями (не меньше, чем на 10 лет), что позволяло бы небогатым компаниям избегать финансовых потерь и развивать дело. Одновременно следовало предписать казенным учреждениям отправлять грузы только на русских судах, а иностранцам запретить заходить в порты, посещаемые субсидируемыми русскими пароходами⁷⁸. Данное предложение, видимо, было созвучно настроению, царившему в правительственных сферах, так как в 1910 г. последовал запрет иностранным судам обслуживать местный каботаж на Дальнем Востоке⁷⁹. Одним из результатов та-

кой политики стало увеличение числа буксирных катеров, приписанных к Владивостокскому порту⁸⁰.

В масштабах России доля дальневосточных судов каботажного плавания оставалась незначительной. Например, в 1913 г. в Черноморском бассейне каботаж обслуживали 428 судов, а в Тихоокеанском – 49⁸¹. Конечно, берега Черного и Азовского морей россияне начали активно осваивать гораздо раньше 60-х гг. XIX в., и приведенное сравнение может показаться, на первый взгляд, не корректным. Но ведь и масштабы бассейнов различны, с этим обстоятельством нельзя не считаться. Показателен и другой пример. В том же 1913 г. русские суда смогли перевезти только 23% грузов Владивостокского порта, а на долю того же японского тоннажа пришлось 33%⁸².

По-прежнему крупнейшим пароходным предприятием на Дальнем Востоке оставался Доброфлот. После 1905 г. компания перенесла свою деятельность в русские тихоокеанские воды. С 1907 г. предприятие существенно расширяет операции, сначала фрахтуя иностранные пароходы, а с 1909 г. значительно увеличивая собственный тоннаж⁸³. В том же году Общество “Добровольный флот”, подведомственное ранее морскому министерству, перешло в ведение министерства торговли и промышленности⁸⁴. Компания таким образом сохранила статус казенного пароходного предприятия, а в координации дальневосточного каботажа была достигнута большая централизация.

В 1913 г. местный каботаж на Дальнем Востоке (побережье Татарского пролива и северная линия) обслуживали 22 парохода, для дальнего каботажа (линия Владивосток – Одесса) имелось 18 пароходов, а для рейсов в иностранные порты – 5 пароходов⁸⁵. Доброфлот фактически монополизировал морские перевозки на Дальнем Востоке. Лишь на линиях залива Петра Великого были заняты пароходы Кейзерлинга, да сообщение Владивостока с о. Русским поддерживали суда военного ведомства. Связь Владивостока с иностранными портами обеспечивали и иностранные компании – японские

фирмы “Осака” и “Сиосен – Кайша”⁸⁶. Таким образом, каботаж оставался важным направлением государственной транспортной политики, а судоходные компании были тесно связаны с правительственными структурами.

Доброфлот, будучи наиболее крупной транспортной компанией, способствовал упрочению позиций российского торгового флага в тихоокеанских водах. В 1911–1912 гг., например, к побережью Камчатки стали ходить новейшие пароходы Добровольного флота “Сишань”, “Яна”, и “Индибирка”. Однако коренного перелома в ситуации с вывозом выловленной в этом районе рыбы не произошло: японцы были здесь хозяевами положения и почти весь улов сотнями японских пароходов и шхун вывозился в Страну восходящего солнца⁸⁷.

Накануне первой мировой войны предпринимаются практические шаги по освоению полярной линии Владивосток – устье Колымы. Пароход Доброфлота “Колыма” под командованием капитана П.А. Трояна в 1911 г. совершил первый такой рейс⁸⁸. Рейсы на Колыму стали ежегодными и выполнялись в основном пароходом “Ставрополь”. Доставка морем промышленных товаров в далекие северные районы представляла собой важную задачу. Но эти рейсы были очень дорогими и рискованными. Грузооборот одного рейса не превышал 500 т. Спрос на пассажирские перевозки отсутствовал. Начальный пункт – Владивосток – был слишком удален от места назначения грузов. Так как судну необходимо было совершить сверхдальний переход, топливо, в ущерб полезному грузу, занимало очень большой объем. Да и факт доставки груза в устье Колымы не означал еще существенного экономического эффекта операции, поскольку перегрузка и отправка товара вглубь материка были чрезвычайно дороги. Поэтому начатые накануне первой мировой войны пароходные рейсы в бассейн Колымы (в качестве перспективных рассматривались рейсы в устье Лены) оставляли открытыми многие вопросы. Их целесообразность с экономической точки зрения была спорной. Но колымские рейсы пароходов Доброфлота помогали преодолеть оторванность наиболее глу-

хих районов Дальнего Востока и, конечно, отвечали государственным интересам России.

Огромное влияние на работу торгового флота на Дальнем Востоке оказала первая мировая война. Морские коммуникации в бассейне Тихого океана были особенно важными для России, так как были удалены от театра военных действий и не несли большой опасности операциям коммерческих судов. Через порт Владивостока страна могла получать стратегические грузы. Суда Доброфлота освоили новые линии – к портам тихоокеанского побережья США и Канады, стало более интенсивным движение пароходов между японскими портами и Владивостоком. Сохранял значение и местный каботаж, ведь такие дальневосточные грузы, как рыбные представляли теперь особую важность.

В условиях военной обстановки и при значительно возросшей нагрузке на торговые суда закономерно усиливались централизация управления и концентрация флота. По принятому 28 июня 1914 г. закону о военно-судовой повинности в феврале 1916 г. в управление Добровольного флота, как государственного пароходства, были переданы некоторые частные пароходы и суда военного ведомства. Так, пароходство графа Кейзерлинга передало Доброфлоту 4 парохода, а штаб Владивостокской крепости – 2⁸⁹. Такое усиление компании, которая обеспечивала транспортные связи России с внешним миром, было необходимо, оно отвечало государственным интересам. К февралю 1917 г. Общество “Добровольный флот” располагало 44 пароходами, которые действовали в бассейне Тихого океана⁹⁰. В итоге, пусть и под воздействием такого конъюнктурного фактора, как военная обстановка, на Дальнем Востоке усилилось крупнейшее морское пароходство.

Следовательно, радикального поворота в государственной политике развития судоходства на Дальнем Востоке не произошло. Налицо был бесхитрый протекционизм, который заключался в политике запретов в отноше-

нии иностранного бизнеса и в дотационной поддержке ограниченного числа партнеров казны.

Важное влияние на развитие морского транспорта оказывало состояние инфраструктуры местных портов. От него зависела, в частности, доходность операций коммерческих судов. Малая пропускная способность дальневосточных портов, трудности плавания в прилегающей к ним акватории, недостаточное количество и разбросанность их по огромному побережью затрудняли работу водного транспорта и в целом сдерживали экономическое развитие Дальнего Востока России. Поражение в русско-японской войне привело к потере порта Дальнего и южной части Сахалина, что сократило возможности России по обработке грузов в бассейне Тихого океана. Одновременно активизировалось переселение выходцев из западных губерний на Дальний Восток, росли транспортные потребности местной промышленности, так как центры рыбной и угольной отраслей располагались либо на морском побережье, либо вблизи него. Поэтому вопрос о расширении возможностей существовавших портов, таких как Владивосток, Николаевск-на-Амуре, Петропавловск-на-Камчатке, приобретал особую остроту. Рассматривался правительством вопрос о строительстве нового порта на севере Сахалина, в районе Александровска. Однако, здесь требовались серьезные, финансируемые государством изыскательские работы. Создание порта у Александровска могло существенно облегчить вывоз угля с сахалинских месторождений⁹¹.

В десятилетие, ограниченное русско-японской и первой мировой войнами, проблеме развития торговых портов придавалось огромное значение в экономической политике России. Это была проблема не регионального, а всероссийского масштаба. Притом, что более 50% ввоза и около 70% вывоза страны производилось морем, коммерческие порты России оставались мелководными, тесными и плохо оснащенными в техническом отношении⁹². В сентябре 1910 г. правительство вошло в Государственную думу с инициативой изыскания источников финансирования портостроительных работ. Со-

ставленная в министерстве торговли и промышленности программа первоочередных работ предполагала освоение 217061900 руб.⁹³ Эта программа ограничивалась необходимыми мероприятиями по развитию портов Европейской России. По срокам исполнения работы были разделены на две очереди. Некоторые из работ первой очереди Государственная дума утвердила, и на расходы по ним отпускались необходимые суммы. По другим видам работ в 1910 г. были составлены только предварительные эскизные проекты. К 1912 г. появились подробные технические проекты и сметы и, главное, программа работ первой очереди была дополнена проектами улучшения дальневосточных портов. При этом некоторые объекты (в портах Черного и Балтийского морей) чиновники в министерстве торговли и промышленности отложили на вторую очередь. Но коммерческие порты Владивостока и Николаевска-на-Амуре, как требовавшие первоочередного внимания, закономерно были включены в программу портостроительных работ первой очереди⁹⁴. Откорректированную программу правительство представило в бюджетную комиссию Государственной думы и после утверждения ее депутатами немедленно приступило к реализации намеченных мероприятий. В 1912 г. было ассигновано около 100 млн. руб. на портостроительные работы первой очереди, рассчитанные на 5 лет⁹⁵.

Владивостоку, единственному из тихоокеанских портов связанному с российской железнодорожной сетью, принадлежала на Дальнем Востоке первенствующая роль. Поэтому грузооборот Владивостока являлся важнейшим показателем, который отражал не только состояние самого порта, но и общую картину экономической жизни Приморья и Приамурья.

Таблица № 5. Динамика грузооборота Владивостокского коммерческого порта.

Год	Грузооборот, в тыс. т.
1907	344,0
1909	667,2
1911	1134,4
1913	1435,2
1915	1885,0
1916	2567,0

Сост. по: Дербер П.Я., Шер М.Л. Очерки хозяйственной жизни Дальнего Востока. – М. – Л., 1927. – С. 57; Целищев М.И. Указ. соч. – С. 125.

Динамика грузооборота порта показывает, что темпы его прироста заметно снизились в 1911–1913 гг. К этому времени был исчерпан потенциал портовой инфраструктуры, созданной в период строительства Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорог. Между тем, именно в это время особенно проявились факторы, которые обеспечивали Владивостокский порт работой. Речь идет о крупных объемах экспортных бобовых грузов из Маньчжурии и железнодорожных грузов для строившейся Амурской магистрали. Владивостокский коммерческий порт, очевидно, все хуже справлялся с возросшим грузопотоком и требовал большой работы по усилению собственной пропускной способности. Часть грузов из районов, географически тяготевших к Владивостоку, направлялась в соседние иностранные порты. Расширение возможностей порта могло стать стимулом развития местной промышленности. В частности, могли появиться условия для вывоза морским путем больших объемов древесины.

Опоздав с началом реконструкции главного порта Дальнего Востока, правительство в течение пятилетнего периода (1913–1917 гг.), как уже отмечалось, предполагало провести его капитальное расширение в соответствии с программой первоочередных портостроительных работ. Планировалось увеличить на 700 погонных саженей (1491 м) причальную линию (в 1912 г. ее хватало лишь на 14 пароходов), замостить новые портовые территории, уст-

роить причалы и складские помещения для угля и леса (для этой цели отводились земли на южном берегу Золотого Рога). Ставился вопрос и о развитии судоремонтной базы Владивостока. В расширение порта государство готово было инвестировать 5,9 млн. руб.⁹⁶ Существенной проблемой оставалось неудовлетворительное состояние подъездных грунтовых путей к пристаням Владивостокского порта, ведь на замощение дорог до сих пор выделялись незначительные суммы⁹⁷.

С 1913 г. начались планомерные работы по усилению пропускной способности Владивостокского порта. И к началу войны удалось выполнить некоторую часть намеченных работ. Протяженности причальных линий (1842,5 м) теперь хватало на одновременное обслуживание 16 судов⁹⁸. Открытых площадей, пакгаузов и навесов было достаточно для размещения 150,4 тыс. т. грузов⁹⁹. Но нормальному развитию работ по реконструкции порта помешала начавшаяся война.

Значение Владивостока в системе транспортных связей России резко возросло. В годы первой мировой войны Владивостокский порт занял лидирующее место среди портов России по количеству обслуживаемых судов. В 1914–1916 гг. проводилось усиленное строительство порта для военных нужд. Требовалось увеличение причальных линий, строительство новых пакгаузов и развитие подъездных железнодорожных путей у причалов. За три военных года (1914, 1915, 1916) причалы Владивостока увеличились вдвое¹⁰⁰. Эти приоритеты в портостроительных работах определялись спецификой военного грузооборота: его значительными абсолютными величинами, большим количеством громоздких и тяжелых грузов, которым предстояло долгое хранение в порту, их односторонним направлением. Владивосток по-прежнему оставался портом, главным образом, принимавшим ввозимые на Дальний Восток грузы. Рост грузооборота Владивостокского порта в 1914–1916 гг. всецело был обусловлен конъюнктурой военного времени, *а именно*

исключительным положением единственного коммерческого порта страны, связанного с внешним миром.

Для оживления обработки грузов в порту и интенсификации их перевозки по железной дороге правительством принимались достаточно серьезные меры. Владивостокский порт оборудовали дополнительными погрузо-разгрузочными механизмами. Кроме того, была осуществлена закупка крупных партий паровозов и вагонов в США. Закупленные по заказу МПС вагоны доставлялись во Владивосток в разобранном виде, после чего на месте, во временных мастерских происходила их сборка. До осени 1916 г. было собрано 13 тыс. вагонов, что помогало активизировать вывоз скопившихся в порту грузов¹⁰¹. Но, несмотря на усилия правительства возможности Владивостокского порта не отвечали требованиям времени, ни порт, ни железнодорожная станция не смогли справиться с возрастающим наплывом специальных военных грузов, что вело к их скоплению во Владивостоке. В начале 1916 г. здесь скопилось 48 тыс. т. не вывезенных грузов, а к февралю 1917 г. их количество возросло в 7 раз (336 тыс. т.)¹⁰².

Свое стратегическое значение сохранял Николаевский порт. В 1913 г. морской грузооборот порта составил 82 тыс. т.¹⁰³ Этот порт мог играть более крупную роль в распределении грузов на Дальнем Востоке. Но незначительная глубина устья Амура препятствовала заходу в Николаевск-на-Амуре крупных морских пароходов с большой осадкой. А ведь существовали благоприятные условия для вывоза через данный порт не только дорогой продукции рыбной промышленности, но и древесины, и части маньчжурских экспортных грузов. Кроме того, только при беспрепятственном проникновении морского транспорта в устье Амура можно было эффективно решить проблему транспортной удаленности Охотского побережья, Камчатки и Чукотки. Ведь от Николаевска до Хабаровска пролегла наиболее глубоководная (а значит, удобная для судоходства) часть речной магистрали, а от Хабаровска начинался рельсовый путь на запад. В правительственных сферах, казалось,

это осознавали. Еще в 1903 г. МПС и морское министерство провели совместные рекогносцировочные работы в лимане Амура, задействовав пароходы “Камчадал” и “Владивосток”. Выяснилось, что благодаря землечерпанию по северному фарватеру, идущему из Охотского моря, мог быть создан постоянный глубокий ход для судов с осадкой не менее 18 футов (около 5,5 м)¹⁰⁴.

Но в последовавший затем период правительству было не до портостроительных работ. В 1911 г. в условиях нового экономического подъема в России министр путей сообщения обратил внимание императора на неотложность работ по улучшению условий судоходства в устье Амура¹⁰⁵. Тогда же и межведомственное совещание в Благовещенске, в работе которого приняли участие судовладельцы Алексеев, Буянов, Кувшинов, председатель местного съезда золотопромышленников Тузов, единодушно высказалось за немедленное проведение работ в Амурском лимане¹⁰⁶. Вопрос стоял о приобретении специальной морской землечерпательной техники, при помощи которой за три года дноуглубительных работ можно было сделать Николаевский порт доступным для морских судов. Пока же без дорогих работ по перегрузке товаров с пароходов на рейдовые баржи в Амурском лимане невозможно было обойтись. Значительные накладные расходы повышали стоимость фрахтов для Николаевска-на-Амуре, в результате чего порт терял многие важные грузы.

В утвержденной Государственной думой в 1912 г. программе портостроительных работ первой очереди на осуществление землечерпательных работ в лимане Амура определялась сумма в 1435000 руб.¹⁰⁷ Из этой внушительной суммы 735 тыс. руб. отпускались на приобретение землечерпательного каравана, а оставшиеся 700 тыс. руб. – на проведение работ. Все расходы необходимо было осуществить в течение трех лет¹⁰⁸. Планировалось довести глубину подходов к Николаевску-на-Амуре до 24 футов (7,2 м).

Важной задачей государства оставалось обеспечение безопасности плаванья судов в прибрежных водах Дальнего Востока. В том же Николаевском

порту из-за плохой обстановки и наличия баров в лимане Амура ситуация была неблагоприятной. Отчасти проблема решалась лоцманской службой. Однако частная артель лоцманов, объединявшая отставных матросов, пользовалась здесь плохой репутацией. Пароходы с неопытными лоцманами часто терпели аварии. Сама артель, кроме весельных лодок, не располагала никакими судами. По этим причинам судовладельцы, уплатив лоцманский налог, действовали на собственный риск и не разрешали лоцманам вести суда¹⁰⁹. Положение было совершенно ненормальным, и без энергичных мер правительства достижение безопасности плавания в Амурском лимане не представлялось возможным. Необходимо было улучшить обстановку фарватера, передав ее Управлению водных путей, телефонизировать прибрежные районы для своевременного оповещения об авариях и оказания помощи, обеспечить порт опытными лоцманами, предоставив в их распоряжение моторные суда.

Будучи связанными с главными транспортными артериями региона, Владивосток и Николаевск-на-Амуре являлись крупнейшими дальневосточными портами. Другие пункты на тихоокеанском побережье России оставались портами местного значения. К таковым, в первую очередь, относился Петропавловск-на-Камчатке. Рост грузооборота Петропавловского порта был вызван развитием рыбного промысла у побережья Камчатки. В 1913 г. грузооборот порта составил 9,4 тыс. т.¹¹⁰ Но географическое положение Петропавловска значительно сужало зону его экономического влияния.

Значительно меньшим экономическим значением обладала бухта Аяна, где когда-то располагалась база РАК. Аян принимал в основном грузы чая для Якутска. Доставленные летом в Аян купеческие грузы, лежали там до зимы. Затем по зимникам через Становой хребет их доставляли в селение Нелькан на р. Мае. Отсюда начиналось судоходство (по Мае, Алдану и Лене, всего на протяжении 1500 км). В Нелькане грузы находились до вскрытия рек, после чего небольшими пароходами доставлялись в Якутск. Безусловно,

в таких условиях – длительное пребывание груза в пути, трудности перехода из Аяна в Нелькан, дорогие перегрузочные операции – интенсивного движения по маршруту Аян – Нелькан – Якутск быть не могло. Это отражал и грузооборот Аянского порта – 60 тыс. пудов (960 т.) в год¹¹¹. С появлением планов постройки автомобильной дороги между Амурской и Якутской областями перспектив у данного пути практически не оставалось¹¹².

С 1908 г. на побережье Приморья, в устье р. Тетюхе, появляется оборудованная погрузо-разгрузочными механизмами пристань, где производилась погрузка на коммерческие суда (пароходства Кейзерлинга) свинцово-серебряной руды Тетюхского месторождения. Большая часть акций горно-рудного предприятия принадлежала предпринимателям Ю. Бринеру и А. Гиршу¹¹³. Для доставки руды к побережью в тайге устроили узкоколейную железную дорогу. В погрузочных операциях было занято несколько барж и катеров.

Роль речного транспорта в 1904–1916 гг. в хозяйственном освоении Дальнего Востока оставалась весьма значительной, хотя с постройкой Амурской железной дороги часть грузов с реки неминуемо должна была перейти на рельсовый путь. Но влияние этого фактора не следует преувеличивать. Ведь Амурская железная дорога являлась дорогой магистрального типа, следовательно, железнодорожный транспорт мог конкурировать с речным лишь в широтном направлении и только на отрезке Сретенск – Хабаровск. При этом основные центры ведущих отраслей экономики Приамурья – золотодобывающей и рыбной – оказались в стороне от железнодорожной магистрали. Следовательно, речные пути оставались очень важными, а услуги речного пароходства – востребованными. По меньшей мере, до тех пор, пока не был исчерпан потенциал лидирующих отраслей местного хозяйства. Кроме того, железнодорожное строительство стимулировало развитие речного транспорта. Ведь Амур и его притоки зачастую являлись единственными подъездными

ми путями к гигантской стройке, объекты которой были разбросаны на тысячеверстном пространстве.

Дальневосточные промышленники и судовладельцы были очень заинтересованы в улучшении водных путей Приамурья. Об этом свидетельствует, в частности, опыт межведомственных совещаний с участием представителей дальневосточной буржуазии. Они выступали с ходатайствами перед властями об улучшении судоходных условий на реках Амурского бассейна и, как уже отмечалось, о соединении грунтовыми дорогами приисковых районов с конечными пунктами судоходства¹¹⁴. Данные мероприятия, по мнению местных предпринимателей, могли оказать огромное влияние на экономическую жизнь края, способствуя появлению сети удобных подъездных путей к Транссибирской магистрали. Большую работу проводило в этом направлении Управление водных путей. На 1913 г. знаками без освещения было обставлено 1412 км пути, с освещением – 4347 км, что практически соответствовало длине судоходных участков рек, находившихся в ведении Управления¹¹⁵. Путем землечерпания вынули 570190 кубических м грунта, а при расчистке русел рек убрали 3500 кубических м камней¹¹⁶. В ближайших планах Управления водных путей, по свидетельству его руководителя, оставалось развитие землечерпательных и камнеуборочных работ для увеличения транзитной глубины, оборудование затонов и пристаней, а также дальнейшая обстановка фарватеров (здесь налицо были крупные успехи)¹¹⁷. Самыми тяжелыми для плавания оставались Зея, Бурея, Селемджа, Амгунь, открывавшие доступ в наиболее глухие таежные районы, удаленные от Транссибирской магистрали.

Развитие судоходства на этих реках представляло крупную государственную задачу. Особенно важно было наладить регулярное движение пароходов на наиболее востребованных направлениях. Государство прибегло к уже апробированной практике сотрудничества с частным бизнесом. В 1910 г. был заключен договор с благовещенским купцом И.А. Опариным сроком на 5 лет о совершении обязательных рейсов между Благовещенском и Зеей-

Пристанью. Предприниматель обязался предоставить для этой цели 2 парохода с 1 баржей и совершать 30 рейсов в навигационный период. За это ему следовало поощрение со стороны государства в размере 22392 руб.¹¹⁸ Таким образом, субсидии, выданные предприятию за время действия контракта, должны были превысить 110 тыс. руб. Неисправность контрагента строго наказывалась: за невыполнение рейса, например, Опарин лишался рейсовой поверстной платы и платил штраф в размере 50% суммы, составлявшей данную плату. В 1911 г. Управление водных путей, реагируя на ходатайства местных жителей, подготовило проекты контрактов на совершение регулярных (обязательных) рейсов по Аргуни и Амгуни.

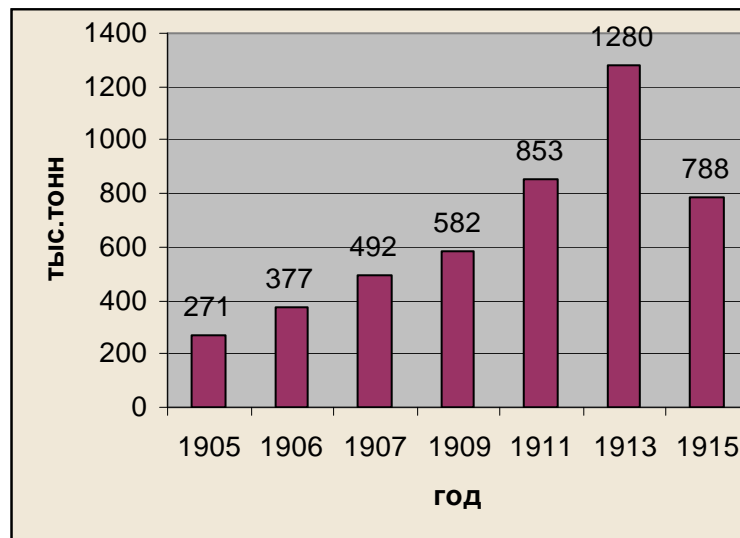
Договоры на содержание дотационных рейсов заключались по итогам проведенных торгов. На них предприниматели, конкурируя друг с другом, предлагали казенному учреждению (Управлению водных путей) свои условия. Вопрос о поощрении пароходных рейсов по притокам Амура возник вновь на Особом междудементальном дорожном совещании при Приамурском генерал-губернаторе в 1915 г. В следующем году истек срок действия прежних контрактов. В соответствии с ними совершались срочные рейсы по Селемдже, Амгуни и Зее. Начальник Управления водных путей П.П.Чубинский, принимавший участие в совещании, высказался за расширение сферы субсидируемых рейсов, предложив включить в их число рейсы по Уссури с Сунгачей и Ханкой; по Тунгуске с притоком Кур; по Томи и Гилюю; по озерам Кизи, Орель, Удыль, Чля¹¹⁹.

Наиболее амбициозным из дореволюционных проектов совершенствования водных путей Дальнего Востока следует признать проект соединения шлюзованными системами рек Амурского бассейна с заливом Петра Великого в Японском море. Он был озвучен на XV съезде русских деятелей по водным путям в 1913 г.¹²⁰ Общая схема этого пути выглядела следующим образом: Амур – Уссури – Сунгача – Ханка – Лефу – Осиповка – Раковка – Суйфун – Японское море. Для создания такой водной магистрали требовались

дорогостоящие работы по шлюзованию и постройка около 60 искусственных сооружений, на что, по разным оценкам, было необходимо от 60 до 80 млн. руб.¹²¹ В целом осуществление указанного проекта представлялось недостаточно обоснованным и проблематичным.

В 1909–1913 гг. грузооборот по рекам Амурского бассейна существенно возрос, о чем свидетельствует приведенная ниже диаграмма.

Динамика грузооборота по рекам Амурского бассейна



Сост. по: Хорынский В.С. Амурский водный транспорт // Экономическая жизнь Дальнего Востока. – 1924. – № 5. – С. 73.

Рост грузооборота в Амурском бассейне был обусловлен как долгосрочными, так и конъюнктурными, краткосрочными факторами. К первым относилось поступательное развитие торгово-промышленной деятельности в Приамурье, в первую очередь, мукомольной промышленности на базе местного высокотоварного зернового производства. В 1908–1910 гг. на долю хлебных грузов приходилось до половины грузооборота Амурского бассейна¹²².

Но главную роль в обеспечении речного транспорта работой в это время сыграло увеличение объемов вылова рыбы в крупном рыбопромысловом районе ниже Николаевска-на-Амуре. Рыбную продукцию удобнее всего было вывозить по реке в Хабаровск, а там перегружать на железнодорожный

транспорт. Большое значение для речников имели и казенные заказы на доставку по Амуру материалов и оборудования для строящейся Амурской железной дороги. В 1907–1913 гг. улов рыбы на нижнем Амуре вырос с 212,9 до 422,6 тыс. т., а удельный вес железнодорожных грузов в 1913 г., в самый разгар работ на трассе Амурской магистрали, составлял примерно 1/6 часть всего грузооборота (207 тыс. из 1280 тыс. т.)¹²³.

С 1908 г. в связи с начавшимся строительством Амурской железной дороги активизировалось сплавное движение по Шилке и Амуру. Сплав леса в Благовещенск, Хабаровск, а также в Николаевск приобрел большой размах. В 1911 г. на Амуре насчитывалось 1082 плотовладельца (среди них 513 казаков, 286 мещан и 283 крестьянина). Рабочих-плотогонов было занято 7388 человек¹²⁴. Пустыми плоты сплавляли редко, предприимчивые хозяева грузили на них дрова, телеги, скот, муку, овес. Поэтому не стоит недооценивать значение сплавного движения как в хозяйственной жизни крестьянского и казачьего населения, так и в системе транспортных связей в Приамурье в целом.

Грузооборот в Амурском бассейне определялся также количественными и качественными характеристиками речного флота. В 1905 г. по Амуру курсировало 159 самоходных судов, к 1914 г. их количество возросло до 361 единицы, при этом 76 судов (21%) были оснащены двигателями внутреннего сгорания¹²⁵. Весомая доля теплоходов позволяет судить о вкладе амурских судовладельцев в модернизацию местного транспорта. Число барж в тот же период возросло с 234 до 343¹²⁶. А в сравнении с началом 1890-х гг. количественный рост флота в Амурском бассейне был еще более значительным: в 1914 г. самоходных судов здесь было примерно в 8 раз больше, чем в 1893 г. (361 против 43), а несамоходных – примерно в 9 раз (341 против 39)¹²⁷. Но немаловажное значение, при этом, имело качественное состояние речного флота.

Одним из показателей качественного состояния флота является степень его изношенности, ветхости. В нашем распоряжении имеются данные о состоянии речных судов на Амуре в 1911 г.

Таблица № 6. Степень изношенности речного флота в Амурском бассейне в 1911 г.

Период постройки	Самоходные суда	Несамοходные суда
1860–1890	27	28
1891–1905	154	180
1906–1911	66	82

Сост. по: Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути. – С. 274 – 354.

Примечание: в таблице не учтены 6 самоходных и 3 несамοходных судна, курсировавших по Амуре в 1911 г., так как даты их постройки не установлены.

Таким образом, большая часть судов, курсировавших по Амуре и его притокам перед первой мировой войной, была построена в период с 1891 по 1905 гг., во время активного железнодорожного строительства в Приморье и Маньчжурии. Новейшие пароходы, построенные в 1906–1911 гг., составляли около 27% всего действовавшего самоходного флота, а новейшие баржи – около 28%. Наличие большого количества старых действовавших судов объяснялось обеспеченностью парοходства выгодными заказами, что снижало конкуренцию в среде судовладельцев и позволяло извлекать прибыль, эксплуатируя даже такой флот.

Частное парοходство уже давно и безоговорочно господствовало на Амуре. Перед первой мировой войной тенденция монополизации на речном транспорте усилилась. Особенно это было характерно для парοходовладельцев. Например, в Амурском бассейне в 1911 г. 1% предпринимателей принадлежало 18% парοходов¹²⁸. Благоприятная рыночная конъюнктура вела к стихийному росту флота и увеличению числа судовладельцев. В 1912 г. их на Амуре было 116¹²⁹. Возросло число средних и мелких предпринимателей. В

1911 г. 77% всех амурских пароходовладельцев имели лишь по одному судну¹³⁰. По-прежнему выгоду представляла постройка кустарным способом на месте – на Амуре – дешевых, с деревянными корпусами пароходов, эксплуатация которых довольно быстро окупала первоначальные затраты предпринимателя. С другой стороны, местные заводы (Шадрина, Чепурина и Афанасьева), строившие речные суда, предоставляли заказчикам рассрочку платежей, что позволяло без крупных первоначальных затрат создать небольшое пароходное предприятие. Мелким пароходным компаниям помогало и то, что их накладные расходы были гораздо меньше расходов крупных компаний, а это влияло на величину фрахтов, предлагаемых клиентуре. В качестве примеров таких небольших транспортных фирм можно привести предприятия Г.К. Коновалова, владевшего пароходом и 5 баржами, Ф.Т. Коротаева, которому принадлежали 2 парохода и баржа, С.А. Косицына – владельца парохода и баржи, А.Я. Лаврова, имевшего шхуну с керосиновым двигателем¹³¹. Работали на Амуре и китайские предприниматели, хотя их удельный вес в общей массе местных судовладельцев был пока незначительным.

С сокращением объемов вылова рыбы в Амурском лимане (что было вызвано истощением рыбных ресурсов), с падением золотодобычи, а также с завершением строительства Амурской железной дороги ситуация для судовладельцев резко изменилась в худшую сторону. Факторы, обеспечившие бурный рост коммерческого флота, перестали оказывать прежнее влияние. Поэтапное введение в эксплуатацию участков железнодорожной магистрали вело к сокращению и без того уменьшившегося объема работы речного транспорта. Новая экономическая конъюнктура, прежде всего, нанесла удар по мелким судовладельцам. На Амуре в 1913–1914 гг. началась полоса банкротств пароходных предприятий. Выжить могли лишь крупные фирмы, поэтому в то же время появились синдикаты “Самолет”, “Быстролет”, “Быстроход”¹³². Но и крупные компании сталкивались с большими трудностями. В

этих условиях процесс монополизации речного транспорта вступил в завершающую стадию. С сокращением речного флота (за 1914–1917 гг. количество пароходов и теплоходов уменьшилось на 15 единиц, барж – на 87) почти все операции перешли к новому монополисту – возникшему в 1916 г. “Обществу Амурский флот”¹³³. Сокращение числа судовладельцев и тоннажа всецело определялось падением спроса на услуги речного пароходства. Свое негативное влияние на состояние речного транспорта оказывала и затянувшаяся война.

Таким образом, водный транспорт, игравший изначально главную роль в создании и укреплении транспортных связей Дальнего Востока с европейской частью России и соседними странами, а также перевозивший большую часть грузов и пассажиров между отдельными населенными пунктами дальневосточного региона, в начале XX в. оставался органичным и весьма значимым элементом транспортной системы края. Конечно, с прокладкой пути Транссибирской магистрали по российской территории, водный транспорт несколько утратил свое значение. Вместе с тем в отдельные периоды роль водного транспорта на Дальнем Востоке колоссально возрастала. Так было во время строительства Амурской железной дороги и в годы первой мировой войны, когда только благодаря дальневосточным портам и пароходству осуществлялась связь страны с внешним миром. В ряде случаев (например, колымские рейсы Доброфлота) важные административные и хозяйственные задачи по объективным причинам мог решить только водный транспорт.

Частное предпринимательство сыграло немаловажную роль в оживлении судоходства на Дальнем Востоке после русско-японской войны. Появились новые контрагенты казны как в сфере каботажных перевозок (в частности, пароходство Г.Г. Кейзерлинга), так и в сфере речных перевозок (например, предприятие И.А. Опарина). Особенно активными были предприниматели на Амуре в 1911–1913 гг., когда владение катером, моторной шхунной, а тем паче пароходом или баржей сулило вполне ощутимую выгоду. Но этот бум на

речном транспорте был непродолжительным, так как его вызвали отмеченные выше конъюнктурные факторы.

Роль частной инициативы в развитии водного транспорта была неоднозначной. С одной стороны, на Амуре появились лучшие и самые комфортабельные в то время частные пароходы и теплоходы (так называемые легко-товаро-пассажирские)¹³⁴. С другой стороны, стремясь минимизировать собственные затраты в погоне за прибылью, пароходные общества часто использовали ветхие суда. Ведь при благоприятной рыночной конъюнктуре, при выгодных казенных заказах даже работа старых пароходов и барж приносила судовладельцам прибыль.

В государственной политике развитию водного транспорта на Дальнем Востоке особое внимание стало уделяться перед первой мировой войной. Осложнение международной обстановки в очередной раз стимулировало транспортное освоение Дальнего Востока. Были увеличены субсидии таким компаниям, как “Добровольный флот” и пароходство Кейзерлинга. В число приоритетных включили работы по расширению пропускной способности Владивостокского порта и улучшению условий судоходства в лимане Амура. Государство готово было осуществить многомиллионные затраты на эти цели. Но нормальному развитию намеченных работ помешали начавшаяся мировая война и последовавшие затем известные политические события в России.

3.3. Модернизация транспортной системы Дальнего Востока в начале XX в.

К началу XX в. странах Западной Европы и США завершилась промышленная революция, которая коренным образом изменила мир. Началась эпоха электричества и двигателя внутреннего сгорания, стремительно развивались новые технологии промышленного производства. Оно приобрело массовый характер, выпуская многотысячными тиражами новинки технического прогресса. Транспорт был той отраслью, в которой быстрее всего находилось применение этим техническим новшествами.

Овладев новыми источниками энергии, человечество изобрело двигатели более совершенные, чем громоздкая и малоэффективная паровая машина. И если последняя стала могильщиком парусного флота, то двигателю внутреннего сгорания суждено было нанести сокрушительный удар по традиционным сухопутным транспортным средствам – гужевым повозкам. В Западной Европе и США стали производить первые пассажирские и грузовые авто, конструкция которых постоянно совершенствовалась. Автомобиль, автобус, а вместе с ними и электрический трамвай, коренным образом изменили представление людей о городских и загородных поездках.

Россию, экономика которой динамично развивалась в 80–90-е гг. XIX в., тоже затронули указанные процессы. Запоздав с началом индустриализации, к концу XIX в. Российская империя сумела сделать заметный шаг вперед в этом отношении. Знаменитый автомобильный конструктор и промышленник Г. Даймлер, посетивший Россию в 1881 г., свидетельствовал об удивительной индустриальной активности, “...о которой люди на Западе знают очень мало и о которой имеют совершенно ложное представление: здесь же все вызывает к техническому прогрессу”¹³⁵. Безусловно, на фоне достижений немецкой, французской и американской промышленности отечественные разработки выглядели очень скромно. Но уже в конце XIX в. Россия могла гордиться машинами Б.Г. Луцкого (авто его конструкции на Западе были известны под маркой “Лутцки”), Е.А. Яковлева, П.А. Фрезе. Большую известность в начале XX в. приобрели заводы “Лесснер”, “Русско-Балтийский”, которые выпускали, в том числе и автомобили, а так же “Русский автомобильный завод И.П. Пузырев”. И все же автомобиль пришел в Россию в немецком и французском обличье: в начале прошлого века россияне познакомились с машинами марок “Опель”, “Дитрих”, “Рено”, “Де-Дион Бутон”¹³⁶.

Эти технические новинки начали проникать и на российский Дальний Восток, население которого еще не успело привыкнуть к удобству железнодорожного сообщения. Новые транспортные средства, казалось, имели бле-

стоящие перспективы в Приамурском генерал-губернаторстве, где проблема упрочения транспортных связей по-прежнему сохраняла остроту. Однако организация автомобильного движения на городских и междугородных линиях по объективным причинам представляла собой капиталоемкое, не лишённое риска предприятие, на которое далеко не каждый мог отважиться. Ещё более сложным представлялось это дело в крае пионерного освоения, далеко от крупных промышленных центров, что вызывало трудности в техническом обслуживании машин. Другой проблемой являлась слабо развитая дорожная сеть, мало приспособленная для автомобильного движения.

С другой стороны, традиционный способ перевозки грузов (в частности, почты) и пассажиров гужом все меньше отвечал потребностям населения развивавшегося края. В тех районах, которые не относились к зоне тяготения Транссибирской железной дороги, это ощущалось особенно остро. Сказывалось несовершенство существовавшей системы почтовой гоньбы. Она, как известно, была возложена на частных почтосодержателей, имевших договорные обязательства перед государством. Количество лошадей на станциях было ограниченным и варьировалось в зависимости от сезона: летом оно было меньшим, так как грузоотправители и пассажиры пользовались, в основном, услугами речного пароходства; зимой число почтовых троек на станциях увеличивалось, но не настолько, чтобы обеспечить беспрепятственное передвижение пассажиров. Ситуацию усугубляло и правило, согласно которому почта имела перед проезжающими приоритетное право отправления¹³⁷. “...Недостаток почтовых лошадей, высокие цены или даже полный отказ в предоставлении лошадей крестьянами попутных сел, ставит в безвыходное положение всякого, рискнувшего отклониться от железнодорожного пути в сторону,” – отмечал один из местных предпринимателей¹³⁸. Такие обстоятельства, как большие расстояния между населёнными пунктами, малая плотность населения даже на наиболее востребованных направлениях по-

прежнему оказывали важное влияние на транспортное освоение территории Дальнего Востока.

С 1907 по 1914 г. на рассмотрение генерал-губернатора Приамурского края поступило не менее десятка ходатайств о разрешении учредить на некоторых магистральных и местных направлениях сезонное упорядоченное автомобильное или автобусное движение. Документы свидетельствуют о том, что за подобное дело готовы были взяться люди с различным социальным статусом и образовательным уровнем, но бизнесменов, имевших солидную репутацию в местных деловых кругах, среди них не оказалось. Кроме того, далеко не все они, видимо, представляли себе практические трудности задуманного предприятия. По крайней мере, среди лиц, обратившихся к генерал-губернатору с подобными предложениями, фигурирует лишь один инженер – С.Б. Олдаковский¹³⁹. Он вместе с компаньоном В.Б. Вышковским брался организовать уже в конце 1907 г. регулярное движение автомобилей по зимнему пути между Хабаровском и Николаевском. Как и в других случаях, речь шла о предоставлении предпринимателям концессии, то есть монопольного права на перевозку почтовых грузов и пассажиров по указанному тракту. Кроме того, компаньоны выдвигали непременным условием ежегодную выплату им казенного пособия в размере 180 тыс. руб. за перевозку почты¹⁴⁰. Срок действия контракта предприниматели предлагали ограничить 12 годами с правом продления его еще на 12 лет. Свою фирму Вышковский и Олдаковский планировали назвать “Амурской автомобильной компанией”¹⁴¹. Данное предложение после детального анализа различных обстоятельств дела было отклонено.

Небезынтересен другой проект, предложенный в августе 1909 г. отставным гвардии капитаном Н.А. Зиновьевым и мещанином М.В. Миррером. Их предложение заслуживает внимания, в частности, из-за неординарности технического решения вопроса. С 1910 г. эти предприниматели предполагали открыть движение автопоездов по маршруту Хабаровск – Благовещенск еже-

годно в течение 4-х зимних месяцев (с 15 ноября до 15 марта), когда путь наиболее удобен для проезда. Особые автопоезда английского производства (“Renard Train”) должны были включать, помимо тягача, два прицепа-вагона: пассажирский, на 24 места, и багажный, для перевозки почты. С каждым рейсом могло быть отправлено от 100 до 125 пудов (1,5–2 т.) почтового груза. Средняя скорость движения такого поезда, по расчетам предпринимателей, должна была составить около 15 км/ч, что позволяло преодолеть путь от Хабаровска до Благовещенска за трое суток. Подобные оценки возможностей нового способа доставки людей и грузов преследовали, надо полагать, лишь одну цель: увлечь высокопоставленных чиновников радужными перспективами задуманного предприятия. К выводу о сомнительности планов Миррера и Зиновьева приводит как сама идея организовать автомобильное движение между Хабаровском и Благовещенском на фоне уже развернутого строительства Амурской железнодорожной магистрали, так и незначительность испрашиваемого срока концессии – 5–6 лет. Весьма сложно было ожидать не только развития дела в столь короткий срок, но даже возвращения затраченных капиталов. Вывод напрашивается сам собой: перед нами заурядные охотники за казенными субсидиями. А они, по расчетам предпринимателей, за весь срок действия контракта должны были составить внушительную сумму – около 300 тыс. руб. (для сравнения – субсидия пароходному предприятию Кейзерлинга в 1906 г. составила 215 тыс. руб.)¹⁴².

Но были среди предложенных проектов и вполне реалистичные и полезные предложения. Например, проект устройства регулярного автомобильного движения на юге Приморья, поступивший в канцелярию генерал-губернатора весной 1914 г. Предложение поступило от отставного чиновника П.Д. Лежнина¹⁴³. Автор обращает внимание властей на насущные потребности населения Приморья, живущего вдали от линии железной дороги. Лежнин предлагает организовать грузо-пассажирское автомобильное сообщение по трактам: 1) Никольск-Уссурийский – Анучино; 2) Никольск-

Уссурийский – Камень-Рыболов; 3) Камень-Рыболов – станция Гродеково. Особо выделялся маршрут грузового движения Спасское – Яковлевка – Чугуевка. Обосновывая свое предложение, предприниматель писал: “...Все селения по линии железной дороги имеют сбыт своих продуктов от станции Никольск-Уссурийский до станции Мучной – в города Владивосток и Никольск, селения около станции Евгеньевки – в Спасский гарнизон, все селения по линии железной дороги к северу от Евгеньевки – в Иман и Хабаровск, по дешевому пути, ...причем вся доставка стоит 15–20 копеек с пуда. Не то видим мы при доставке хлеба, например, из Чугуевской или Сысоевской волостей. Ханкайский район, житница Приморской области, принужден возить хлеб в Никольск или Мучную за 100 верст и тратить 3–5 дней на поездку. Домашняя утварь, предметы хозяйственного обихода самого низкого качества, получаемые через торговцев-китайцев, оплачиваются дорогой ценой в виду громадного процента, налагаемого за провоз; самому же крестьянину ехать в город составляет целое событие... Грузовое и пассажирское движение захватит весь страдающий в настоящее время от отсутствия скорого и дешевого сообщения район, даст возможность подняться благосостоянию самых глухих углов области”¹⁴⁴. Лежнин ходатайствовал о содействии в приведении обозначенных им дорог в проезжее состояние, а также просил ссуду в размере 10 тыс. руб. для организации дела. Предприниматель желал получить исключительное право на автомобильное движение по упомянутым направлениям в течение 5 лет. Стоит заметить, что на прошение Лежнина было дано положительное заключение заведующего переселенческим делом в Приморской области. Чиновник подчеркнул, что “...частная предприимчивость в этом направлении заслуживает всякого содействия. Выбор линий автомобильного движения сделан Лежниним вполне целесообразно”¹⁴⁵. К сожалению, о дальнейшей судьбе этого проекта не удалось обнаружить каких-либо сведений.

В помещенной ниже таблице приведены данные о том, какие предприниматели и на каких именно условиях предлагали организовать коммерческое автомобильное движение в Приморской и Амурской областях:

Таблица № 7. Проекты рейсового автомобильного движения на Дальнем Востоке

Год обращения с ходатайством	Предприниматели	Маршрут	Предложенные условия
1	2	3	4
1906	Плахотенко	г. Владивосток 1) по ул. Светланской до Гнилого угла; 2) между Набережной и Мальцевским оврагом.	Ставит на маршруты 4 автобуса (по традиции именуемые омнибусами) с платой за проезд от 10 до 40 коп. в зависимости от расстояния.
1907	Циннер Л.И., купеческий сын, служащий фирмы «Циммерман и К ^о » (Николаевск-на-Амуре).	Хабаровск – Николаевск	Сезонное упорядоченное движение автомобилей (омнибусов), концессия на 15 лет, казенное пособие – 120 тыс. руб. в год.
1907	Олдаковский С.В. и Вышковский В.Б.	Хабаровск – Николаевск	Сезонное упорядоченное движение автомобилей, концессия на 12 лет с правом продления контракта еще на 12 лет, казенное пособие – 180 тыс. руб. в год и содействие казны в поддержании зимника в проезжем состоянии.
1909	Апостолов Т. и Иосилевич Л.	Хабаровск – Благовещенск	Создают компанию на паевых началах (200 сторублевых паев) и остаются распорядителями дела; открывают автомобильное сообщение по Амурской колесной дороге.
1909	Зиновьев Н.А., гвардии капитан в отставке и Миррер М.В., мещанин	Хабаровск – Благовещенск	Сезонное упорядоченное движение автопоездов, концессия на 5–6 лет, казенное пособие – 50 тыс. руб. в год.

1	2	3	4
1912	Чаповский А.Г., зейский купец	Черняево – Зея-Пристань	Автомобильное движение на концессионной основе (монопольное право на перевозку грузов по тракту), казенное пособие – 45 тыс. руб. в год.
1913	Штарк В. (г. Винница)	Хабаровск – Николаевск	Сезонное упорядоченное движение автобусов на концессионных началах.
1914	Лежнин П.Д., коллежский регистратор в отставке	1) Никольск-Уссурийский – Анучино; 2) Никольск-Уссурийский – Камень-Рыболов; 3) Камень-Рыболов – Гродеково; 4) Спасское – Яковлевка – Чугуевка	Автомобильное движение, концессия на 5 лет, получение ссуды в 10 тыс. руб., содействие казны в приведении трактов в проезжее состояние.

Сост. по: РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 735. Л. 1, 1об, 8, 13, 13об, 14, 20, 22, 24об, 58, 66об, 68, 83, 84; Владивосток: Штрихи к портрету. – Владивосток, 1985. – С. 57–58.

Итак, наиболее привлекательными частным предпринимателям представлялись маршруты, проходившие в основном вдали от железнодорожной линии и обеспеченные устойчивым спросом на услуги автотранспорта. Таковы были тракты в Приморье, соединявшие активно колонизируемые районы с центрами потребления сельскохозяйственной продукции и железной дорогой. Востребованным оставался и зимний путь между Хабаровском и Николаевском. Практически все предприниматели настаивали на предоставлении им исключительных прав на почтово-пассажирское движение, стремясь устранить возможных конкурентов. Только это гарантировало возвращение затраченных капиталов и обещало солидную прибыль. Более того, почти во всех случаях речь шла о выделении государственных субсидий концессионерам-монополистам. На этом фоне, безусловно, выделяется проект создания “Первой Амурской частной компании автомобильного сообщения” на паевых началах, с основным капиталом в 20 тыс. руб., предложенный Т. Апостоловым

и Л. Иосилевичем¹⁴⁶. Этот проект, видимо, разделил судьбу большинства предложений, то есть не был реализован.

Не стоит забывать о проблеме урегулирования отношений государства со своими контрагентами. Почтовые станции ведь сдавались с торгов на трех-летний, а, бывало, и на шестилетний срок, и перевод почтово-пассажирского движения на принципиально иные основания грозил казне непроизводительными затратами, в связи с уплатой неустойки почтосодержателям. Но этот фактор не являлся решающим.

Причины, по которым власти не удовлетворяли ходатайства о введении регулярного коммерческого автомобильного движения, различны и многоплановы. Во-первых, настораживало слабое техническое обоснование проектов (ни один из предпринимателей не осуществил практически, в виде опыта, автомобильное сообщение в указанных районах). Во-вторых, выгода казны при организации нового способа сообщения была довольно сомнительной (почти все предприниматели желали получить субсидии, размер которых не уступал размеру казенных выплат почтосодержателям). В-третьих, движение на почтовых лошадях все же было более гибким и эластичным, чем на многочисленных автомобилях или автобусах, отправляемых по расписанию (периодичность отправления авто с конечных станций, согласно предложениям предпринимателей, составляла 2–4 дня). В-четвертых, ликвидация конкуренции на транспорте в связи с появлением фирм-монополистов негативно отражалась на интересах населения.

Правительство, считаясь с достижениями технического прогресса и предпринимательской активностью в вопросе организации автоперевозок как коммерческих предприятий, стремилось, с одной стороны, оптимизировать работу государственных учреждений на местах по изучению подобных прошений, а с другой, – унифицировать условия работы частных автоперевозчиков на территории Российской империи. В июле 1914 г. губернаторам и градоначальникам был разослан циркуляр Главного управления по делам мест-

ного хозяйства МВД, в соответствии с которым рассмотрение ходатайств об организации рейсового автомобильного движения передавалось правлениям округов путей сообщения¹⁴⁷. Особо подчеркивалось, что при изучении подобных дел должно обращать внимание на кредитоспособность просителей, “... дабы предупредить выдачу разрешений лицам, лишенным возможности организовать автомобильное сообщение на основаниях, отвечающих интересам населения”¹⁴⁸. Предприниматели же обязывались подчиняться всем действовавшим эксплуатационным правилам движения по шоссейным дорогам.

Автомобиль тем временем входил в повседневную жизнь населения Приамурского края. Благовещенск даже стал одним из тех немногочисленных российских городов, где осуществлялись опыты по производству собственной автомобильной техники. В 1914 или 1915 г. на заводе И.П. Чепурина был собран легковой автомобиль, похожий на небольшие немецкие машины марок “Миле” и “Шпербер”. По версии журнала “Автомобиль”, конструктором машины являлся К.И. Чепурин¹⁴⁹.

Во Владивостоке автомобили появились в 1911 г., став предметом небывалой роскоши. Первые авто принадлежали представителям купеческого сословия. Потом появились машины военного ведомства, во Владивостокской крепости была создана специальная автомобильная команда¹⁵⁰. По свидетельству П.Д. Лежнина, в 1914 г. во Владивостоке существовало движение таксомоторов, услугами которых, впрочем, могли воспользоваться лишь состоятельные люди¹⁵¹.

Скудость данных не позволяет выявить динамику развития автотранспорта на Дальнем Востоке в дореволюционный период. По сведениям, приведенным А. Фогельманом, автопарк ДВК в 1925 г. состоял из 262 автомашин, годных к эксплуатации, еще 66 автомобилей не подлежали восстановлению¹⁵². Автор отмечает, что с 1917 г. новых машин, за исключением единичных случаев, на Дальний Восток не поступало. Проверить точность этих подсчетов не представляется возможным. Сложно судить о достоверности ис-

точников, которыми пользовался Фогельман. Если допустить, что его оценки близки к истинному положению дел, то автопарк Приамурского генерал-губернаторства в дореволюционный период состоял более чем из 300 машин.

В начале XX в. на улицах многих городов появились вагончики электрических трамваев, открыв новую страницу в истории городского общественного транспорта. Трамвай нанес частному извозу в городах серьезный удар. Познакомились с этим новым видом транспорта и жители Владивостока.

Следует заметить, что в появлении владивостокского трамвая большую роль сыграло местное самоуправление. Буржуазные реформы 1860–1870-х гг. предоставили общественности возможность решать насущные проблемы хозяйственно-бытового плана на городском или уездном уровне, для чего и создавались выборные распорядительные и исполнительные органы местного самоуправления. Во Владивостоке проблема организации удобного сообщения различных частей города друг с другом являлась одной из наиболее актуальных. Выше уже упоминалась инициатива предпринимателя Плахотенко, который поставил на некоторые городские маршруты омнибусы; 7-местный автомобиль другого предпринимателя – Коханского – возил пассажиров по главной городской магистрали – Светланской улице. Но эти предприятия кардинально проблему не решали. Отсюда та заинтересованность, которую проявила Дума Владивостока к проекту устройства трамвайных линий на наиболее оживленных городских улицах.

Еще в 1901 г. некто Валихов от имени Торгового дома “Кромптон и Швабе” сделал предложение городскому самоуправлению об организации на концессионных началах трамвайного движения и электрического уличного освещения. Срок действия предполагаемой концессии ограничивался 38 годами¹⁵³. Несмотря на то, что Торговый дом “Кромптон и Швабе” так и не устроил трамвайного сообщения, идея создания трамвая во Владивостоке не была заброшена.

В 1906 г. городская технико-строительная комиссия занималась вопросами проектирования трамвайного сообщения и коммерческого обоснования этого предприятия. В частности, обсуждались вопросы о способе сооружения трамвайных линий, о местоположении центральной станции и вагонного парка, о трассировке трамвайной сети. Стоимость всех спроектированных сооружений была определена комиссией в 1071385 руб.¹⁵⁴ Выделялись два маршрута, по которым движение трамвая признавалось бесспорно необходимым. Первый из них пролегал по Светланской улице до Гнилого угла, второй – от вокзала по Алеутской, Пекинской и Китайской улицам до Первой Речки. Трамвайное движение по этим маршрутам обеспечило бы безубыточность предприятия.

Поскольку речь шла о значительных затратах, непосильных для городской казны, городское самоуправление вынуждено было прибегнуть к услугам частных предпринимателей-концессионеров. В строительстве первых трамвайных линий во Владивостоке принимали участие различные фирмы, в числе которых было и “Первое Восточносибирское общество электрических трамваев”¹⁵⁵. Работы на участке от вокзала до улицы Луговой начались в июне 1908 г.¹⁵⁶ А 9 октября 1912 г. состоялось торжественное открытие трамвайного движения. По свидетельству местной печати, на церемонии присутствовали все высшие чины во главе с генерал-губернатором. Н.Л. Гондатти отметил, что “... день открытия движения трамвая во Владивостоке есть великий культурный праздник для столицы Дальнего Востока и служит показателем превосходства Владивостока над другими краевыми городами”¹⁵⁷. Небольшие деревянные вагончики бельгийского производства, коих насчитывалось первоначально 10 единиц, стали курсировать по узкоколейной дороге, проложенной по Светланской и Алеутской улицам; в результате заметно ускорился ритм городской жизни, и появилась опасная конкуренция извозу¹⁵⁸.

Таким образом, в начале XX в. на русском Дальнем Востоке появились ультрасовременные транспортные средства – автомобили и электрические

трамваи. Вошли они в жизнь дальневосточников благодаря частной предприимчивости. Новая техника, комфортная и скоростная, имела очевидные преимущества перед традиционным гужевым транспортом. Однако автомобиль, не говоря о трамвае, по причине своей дороговизны и сложной конструкции не мог стать массовым транспортным средством в те годы. Его эксплуатация обходилась существенно дороже содержания тройки лошадей и экипажа (тем паче, незатейливых крестьянских саней). Это и предопределило незначительные масштабы автомобильного движения на дорогах Приамурского генерал-губернаторства. Предприниматели, как правило, не решались на собственный риск, без финансовой поддержки государства, браться за частный извоз на автомобилях. Ведь дело было действительно капиталоемким. В субсидиях предприниматели видели гарантию безубыточности предприятия. Власти же, приветствуя самостоятельное ведение бизнеса автомобильными обществами, не находили достаточно веских оснований для полной замены существовавшего почтово-пассажирского движения на лошадях совершаемыми по расписанию редкими рейсами автомобилей или автобусов. Кроме того, этот новый порядок предполагал устранение конкуренции в сфере извоза, что, несмотря на все преимущества автоперевозок, могло неблагоприятно отразиться на благосостоянии населения.

Итак, транспортное освоение Дальнего Востока в начале XX в. правомерно охарактеризовать следующими чертами. По-прежнему, системообразующую роль в транспортном освоении края играла государственная власть. Ее органы регулировали, финансировали и контролировали различные аспекты транспортного строительства. Административное вмешательство выражалось в определении приоритетных направлений транспортного освоения региона, а также в регламентации действий частных транспортных компаний государством. Такая логика развития транспортной системы Дальнего Востока определялась с одной стороны, авторитарным стилем руководства, присущим са-

модержавной монархии, с другой стороны – спецификой края пионерного освоения, что уже не раз отмечалось.

Государственная политика транспортного строительства на Дальнем Востоке после русско-японской войны концентрировалась, в основном, на двух направлениях. Во-первых, речь идет об усилении железнодорожного компонента транспортной системы региона, о дальнейшем развитии железнодорожного строительства. В этом направлении первостепенное значение имело строительство Амурской железнодорожной магистрали в 1908–1916 гг. Здесь административное регулирование проявилось в полной мере. С одной стороны, государство активно участвовало в постройке железной дороги, поддерживая подрядчиков кредитами в самый трудный, начальный период (1910 г.). Было развернуто активное дорожное строительство для облегчения доставки с Шилки и Амура заготовленных подрядчиками припасов на строительные участки. В итоге, экстренное вмешательство государства уберегло частных предпринимателей от разорения и спасло все предприятие. Не стоит забывать и о том, что в том же 1910 г. была предпринята попытка (в общем результативная) вести строительство Средней части магистрали непосредственно распоряжением казны. Немаловажным событием стала передача казенной Уссурийской железной дороги (с Сучанской ветвью) в аренду “Обществу КВЖД”. Последнее развернуло крупные работы по реконструкции железнодорожной сети Приморья, опираясь на финансовую поддержку государства.

Во-вторых, внимание правительства было сосредоточено на восстановлении утраченных позиций русского торгового флота в дальневосточных водах после поражения в войне с Японией и вообще на укреплении морской составляющей транспортной системы региона. В этом направлении важное значение имели передача “Добровольного флота” в ведение министерства торговли и промышленности, увеличение тоннажа компании и перенос ее операций в тихоокеанские воды. Немаловажную роль должны были сыграть и намеченные перед первой мировой войной мероприятия по увеличению

пропускной способности главных портов Дальнего Востока, что наряду с усиленным железнодорожным строительством способствовало решению стратегических государственных задач.

Наиболее действенными в инструментарии государства в процессе транспортного освоения Дальнего Востока оставались, по-прежнему, меры протекционистского характера. К ним, в первую очередь, относились ограничения, а затем и запрет иностранцам участвовать в местном каботаже на Дальнем Востоке. Не стоит забывать и о позаимствованной у прежнего – XIX – столетия практике выдачи внушительных субсидий транспортным фирмам, которые были партнерами казны. Государственная поддержка транспортных компаний определялась объективными факторами – малой населенностью и слабой хозяйственной освоенностью края, в котором транспорт не мог функционировать на общих для всей империи основаниях.

Важным органом, практически решавшим вопросы транспортного строительства в Приамурском генерал-губернаторстве, стало Особое межведомственное дорожное совещание при генерал-губернаторе (с 1914 г.). В нем, наряду с переселенческим ведомством и Управлением водных путей, подведомственным МПС, были сосредоточены силы для планомерного и рационального решения всего комплекса транспортных проблем Дальнего Востока. Появление такого специального постоянного органа говорило о стремлении власти повысить эффективность транспортного освоения региона, упорядочив процесс обсуждения и принятия решений по указанным проблемам.

Особенной чертой развития транспортной системы Дальнего Востока в 1904–1916 гг. стало активное участие представителей деловых кругов в обсуждении различных транспортных проблем, что свидетельствовало об усилившейся роли буржуазии в социально-экономической жизни Приамурского края. Практически это воплощалось в участии местных предпринимателей в особых съездах и межведомственных совещаниях, часто созывавшихся в Приамурье по инициативе местных властей. Дальневосточные судовладель-

цы, золотопромышленники и торговцы были прямо заинтересованы в таких совещаниях. На них предприниматели вместе с чиновниками, которые представляли разные ведомства, могли обсудить насущные проблемы транспортного освоения края и наметить оптимальные пути их решения. Безусловно, полномочия этих совещаний были довольно ограниченными, но они давали возможность деловому сообществу, опираясь на содействие местных властей, ходатайствовать перед правительством о скорейшем решении самых важных вопросов. Практика созыва таких совещаний была, конечно, полезной и региону, и правительству, способствуя более эффективному транспортному строительству на восточных окраинах империи.

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.

Основой транспортной системы Дальнего Востока оставался железнодорожный транспорт. Главные грузо- и пассажиропотоки распределялись по Уссурийской и Китайско-Восточной железнодорожным магистралям, которые с 1906 г. образовали единый производственно-хозяйственный механизм. С 1916 г. часть грузов стала направляться на Амурскую железную дорогу, но из-за многочисленных недоделок ее пропускная способность оставалась очень низкой.

Крупнейшим транспортным узлом по-прежнему оставался Владивосток, коммерческий порт которого вместе с дальневосточными железными дорогами образовал важный транспортный комплекс. Его значение неизмеримо возросло в годы первой мировой войны. Крупными транспортными узлами так же являлись Николаевск-на-Амуре, Хабаровск и Благовещенск, которые

находились на пересечении важных морских, речных и железнодорожных путей.

После русско-японской войны на Дальнем Востоке несколько 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. Усилилась тенденция монополизации водного транспорта. Появились новые крупные компании, увеличилась концентрация флота.

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 шоссе, почтовых трактов и железнодорожных “временок”. Большим хозяйственным значением обладали накатанные тележным проездом проселки.

В целом, существовавшая на Дальнем Востоке транспортная система, была способна решать административные и хозяйственные задачи как в региональном, так и в государственном масштабе. С другой стороны, эффективность выполнения транспортной системой указанных задач находилась на недостаточно высоком уровне, а меры, которые принимали органы государственной власти для решения транспортных проблем, не всегда были продуктивными и своевременными. Между тем, благодаря транспорту удалось, наконец, достичь целостности страны, что отвечало интересам национальной безопасности. Хозяйство Дальнего Востока теперь было интегрировано в

общероссийскую экономику, и это позитивно сказывалось на жизни населения далекой окраины.

-
- ¹ Слюнин Н.В. Современное положение нашего Дальнего Востока. – СПб., 1908. – С. 173.
- ² РГИА ДВ. Ф. 1470, оп.1. Д. 49. Л. 33.
- ³ Елютин О.Н. “Золотой век” железнодорожного строительства в России и его последствия // Вопросы истории. – 2004. – № 2. – С. 53.
- ⁴ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 1. – Хабаровск, 1997. – С. 13.
- ⁵ Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали (1891 – 1916 гг.). – СПб. – Иркутск, 1995. – С. 56.
- ⁶ РГИА ДВ. Ф. 1470. Оп. 1. Д. 49. Л. 3 об.
- ⁷ Там же. Л. 4.
- ⁸ Ламин В.А. Ключи к двум океанам. – Хабаровск, 1981. – С. 52.
- ⁹ Там же.
- ¹⁰ Шепелев Л.Е. Царизм и буржуазия в 1904 – 1914 гг. Проблемы торгово-промышленной политики. – Л., 1987. – С. 164.
- ¹¹ Ламин В.А. Ключи к двум океанам. – С. 54, 65.
- ¹² Там же.
- ¹³ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 544. Л. 26, 27, 27 об.
- ¹⁴ Там же. Ф. 1470. Оп. 1. Д. 49. Л. 2 об, 3.
- ¹⁵ Там же. Ф. 702. Оп. 2. Д. 544. Л. 141 об.
- ¹⁶ Там же. Ф. 1470. Оп. 1. Д. 9. Л. 126.
- ¹⁷ Там же. Д. 49. Л. 1 об.
- ¹⁸ Там же. Л. 15.
- ¹⁹ Там же. Л. 12 об.
- ²⁰ Там же.
- ²¹ Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали. – С. 61.
- ²² Егорчев И. Берег левый, берег правый... // Утро России. – 1998. – 1 августа.
- ²³ Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: Ее прошлое и настоящее. – М., 1980. – С. 21.
- ²⁴ РГИА ДВ. Ф. 1470. Оп. 1. Д. 22. Л. 30.
- ²⁵ Крушанов А.И. Особенности развития народного хозяйства дальневосточного региона России в период империализма // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. – Владивосток, ДВО АН СССР, 1989. – С. 9.
- ²⁶ 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, 1997. – С. 109.
- ²⁷ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. – С. 44.
- ²⁸ ГАХК. Ф. И-282. Оп. 1. Д. 8. Л. 1.
- ²⁹ РГИА ДВ. Ф. 1470. Оп. 1. Д. 22. Л. 31 об.
- ³⁰ Там же.
- ³¹ Гнатовская Е.Н. Эксплуатация Уссурийской железной дороги. – С. 110.
- ³² Краткий отчет о коммерческой деятельности Уссурийской железной дороги с Сучанской ветвью за 1913 г. – Харбин, 1914. – С. 5.
- ³³ Там же. – С. 20–29.

- ³⁴ Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. – СПб., 1903. Приложения; Целищев М.И. Экономические очерки Дальнего Востока. – Владивосток, 1925. – С. 117, 187.
- ³⁵ Целищев М.И. Экономические очерки Дальнего Востока. – С. 117.
- ³⁶ Краткий отчет о коммерческой деятельности Уссурийской железной дороги с Сучанской ветвью за 1913 г. – С. 3.
- ³⁷ Там же.
- ³⁸ РГИА ДВ. Ф. 1470. Оп. 1. Д. 22. Л. 31об.
- ³⁹ Ковальчук М.А. Структура управления и система хозяйствования на КВЖД (1903–1917 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, 1997. – С. 30.
- ⁴⁰ ГАХК. Ф. И-282. Оп. 1. Д. 9. Л. 5.
- ⁴¹ Там же. Л. 6.
- ⁴² Там же.
- ⁴³ Россия. 1913 год. Статистико-документальный справочник. – СПб., 1995. – С. 112.
- ⁴⁴ Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение Дальнего Востока во второй половине XIX–начале XX в. // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. – С. 120.
- ⁴⁵ Подсчитано на основании: Россия. 1913 год. Статистико-документальный справочник. – СПб., 1995. – С. 16, 21, 112.
- ⁴⁶ Зуев В.Ф. Несостоявшиеся железнодорожные проекты. // КВЖД и ее влияние на развитие политических, социально-экономических и культурных процессов в Северо-Восточной Азии. Международная научная конференция: тезисы докладов и сообщений. – Владивосток, 1997. – С. 113.
- ⁴⁷ Там же.
- ⁴⁸ Приамурье. Факты, цифры, наблюдения. Приложение к отчету общеземской организации за 1908 г. – М., 1909. – С. 216.
- ⁴⁹ Грунтовые дороги как факторы колонизации Приамурского края // Труды IV Хабаровского съезда. – Хабаровск, 1903. – С. 90.
- ⁵⁰ Протоколы междуведомственных совещаний с участием представителей торговли, промышленности, городских и общественных организаций Амурской области по вопросам, связанным с развитием транспорта грузов по рекам Амурского бассейна в предположении осуществления мероприятий, намеченных Амурской экспедицией. Вып. VII. 17 и 22 ноября 1911 г. // ГАПК, научно-справочная библиотека. – С. 2, 6.
- ⁵¹ Васильев С.А. Схема путей Дальнего Востока. – СПб., 1913. – С. 15.
- ⁵² Волегов С.В. О развитии дорожной сети в Приамурье в начале XX в. // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. – Благовещенск, 2000. Вып. 3. – С. 175.
- ⁵³ Шер М.Л. Пути сообщения Приморской губернии и ближайшие их перспективы. // Приморье, его природа и хозяйство. – Владивосток, 1923. – С. 185.
- ⁵⁴ Приамурье. Факты, цифры, наблюдения. Приложение к отчету общеземской организации за 1908 г. – С. 220.
- ⁵⁵ Грунтовые подъездные пути транзитного значения в Приморской области. // Экономическая жизнь Дальнего Востока. – 1924. – № 1. – С. 49 – 50.
- ⁵⁶ Там же. – С. 51.
- ⁵⁷ Приамурье. Факты, цифры, наблюдения: Приложение к отчету общеземской организации за 1908 г. – С. 332 – 333.
- ⁵⁸ Там же.

- ⁵⁹ Денисов Н. К вопросу восстановления и постройки гужевых дорог Дальневосточного края. // Производительные силы Дальнего Востока. Транспорт и строительство. – Хабаровск – Владивосток, 1927. Вып. 7. – С. 10; Шер М.Л. Указ. соч. – С.186.
- ⁶⁰ Журнал Особого междуведомственного дорожного совещания при Приамурском генерал-губернаторе. 1915 г. – Хабаровск, 1916. – С. 1.
- ⁶¹ Там же. – С. 4.
- ⁶² ГАХК. Ф. И–56. Оп. 1. Д. 2. Л. 2, 2об.
- ⁶³ Журнал Особого междуведомственного дорожного совещания при Приамурском генерал-губернаторе. 1915 г. – С. 5.
- ⁶⁴ Там же. – С. 44.
- ⁶⁵ Дербер П.Я., Шер М.Л. Очерки хозяйственной жизни Дальнего Востока. – М. – Л., 1927. – С. 65.
- ⁶⁶ Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути. – С. 595; Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. – С. 34.
- ⁶⁷ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 723. Л. 1.
- ⁶⁸ Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке. – С. 85.
- ⁶⁹ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 723. Л. 1.
- ⁷⁰ Там же. Л. 19, 19об.
- ⁷¹ Там же.
- ⁷² РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 723. Л. 16, 17об.
- ⁷³ Там же. Д. 613. Л. 44об.
- ⁷⁴ Слюнин Н.В. Современное положение нашего Дальнего Востока. – С. 189.
- ⁷⁵ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 723. Л. 39.
- ⁷⁶ Там же. Л. 41об.
- ⁷⁷ Гвоздарев А.А. Морской транспорт Дальнего Востока. // Экономическая жизнь Приморья. – 1924. – № 10. – С. 11.
- ⁷⁸ Приамурье. Факты, цифры, наблюдения. Приложение к отчету общеземской организации за 1908 г. – С. 214.
- ⁷⁹ Гвоздарев А.А. Морской транспорт Дальнего Востока. – С. 9.
- ⁸⁰ Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение Дальнего Востока. – С. 118.
- ⁸¹ Дербер П.Я., Шер М.Л. Очерки хозяйственной жизни Дальнего Востока. – С. 53.
- ⁸² Гвоздарев А.А. Морской транспорт Дальнего Востока. – С. 7.
- ⁸³ История Дальневосточного пароходства. – М., 1962. – С. 35.
- ⁸⁴ Шепелев Л.Е. Царизм и буржуазия в 1904 – 1914 гг. – С. 229.
- ⁸⁵ Гвоздарев А.А. Морской транспорт Дальнего Востока. – С. 4.
- ⁸⁶ 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. – Владивосток, 1960. – С. 56–57.
- ⁸⁷ Гвоздарев А.А. Морской транспорт Дальнего Востока. – С. 11.
- ⁸⁸ Андриевский М. К вопросу о регулярном обслуживании Колымского и Ленского бассейнов. // Экономическая жизнь. – 1924. – № 1. – С. 42; История Дальневосточного пароходства. – С. 36.
- ⁸⁹ Бянкин В.П. Порт приписки. – С. 14.
- ⁹⁰ Там же. – С. 16.
- ⁹¹ Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути – С. 435 – 436.
- ⁹² Шепелев Л.Е. Царизм и буржуазия в 1904 – 1914 гг. – С. 228–229.

⁹³ Программа работ первой очереди по улучшению и развитию приморских торговых портов. Основные портовые сооружения, предполагаемые к устройству в ближайшее пятилетие. 1912 г. – СПб., 1912. – С. 1.

⁹⁴ Там же. – С. 3.

⁹⁵ Шепелев Л.Е. Царизм и буржуазия в 1904 – 1914 гг. – С. 229.

⁹⁶ Программа работ первой очереди по улучшению и развитию приморских торговых портов. – С. 63 – 64.

⁹⁷ Сведения о подъездных путях к торговым портам в приморских городах на 1 января 1909 г. – СПб., 1909. – С. 27.

⁹⁸ Дербер П.Я., Шер М.Л. Очерки хозяйственной жизни Дальнего Востока. – С.57.

⁹⁹ Там же.

¹⁰⁰ Каразин Б.В., Шейнин М.В. Владивостокский порт и основы его ближайшего развития. // Приморье, его природа и хозяйство. – Владивосток, 1923. – С. 249.

¹⁰¹ ГАХК. Ф. И–17. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.

¹⁰² Залужная Д.В. Транссибирская магистраль. – С. 53.

¹⁰³ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. – С. 44.

¹⁰⁴ Чубинский П.П. Бар Амура и его низовое течение как водный путь для судов большой осадки. Сообщение, сделанное в общем собрании членов Приамурского Отдела Императорского Русского Географического Общества в 1903 г. // Записки Приамурского Отдела ИРГО. Т. VI. Вып. II. – С. 28 – 29.

¹⁰⁵ РГИА ДВ. Ф. 1470. Оп. 1. Д. 49. Л. 25об.

¹⁰⁶ Протоколы междуведомственных совещаний с участием представителей торговли, промышленности, городских и общественных организаций Амурской области по вопросам, связанным с развитием транспорта грузов по рекам Амурского бассейна в предположении осуществления мероприятий, намеченных Амурской экспедицией. Вып. VII. 17 и 22 ноября 1911 г. // ГАПК, научно-справочная библиотека. – С. 6.

¹⁰⁷ Программа работ первой очереди по улучшению и развитию приморских торговых портов. – С. 64 – 65.

¹⁰⁸ Там же. – С. 68.

¹⁰⁹ РГИА ДВ. Ф. 1470. Оп. 1. Д. 49. Л. 27, 27об.

¹¹⁰ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. – С. 45.

¹¹¹ Куртеев К.К. Экономическая роль Владивостока. Ч. 1. Владивосток как торговый порт. – Владивосток, 1921. – С. 23.

¹¹² Протоколы междуведомственных совещаний с участием представителей торговли, промышленности, городских и общественных организаций Амурской области по вопросам, связанным с развитием транспорта грузов по рекам Амурского бассейна в предположении осуществления мероприятий, намеченных Амурской экспедицией. Вып. VII. 17 и 22 ноября 1911 г. // ГАПК, научно-справочная библиотека. – С. 2.

¹¹³ Крушанов А.И. Особенности развития народного хозяйства дальневосточного региона России в период империализма // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. – С. 8.

¹¹⁴ Протоколы междуведомственных совещаний с участием представителей торговли, промышленности, городских и общественных организаций Амурской области по вопросам, связанным с развитием транспорта грузов по рекам Амурского бассейна в предположении осуществления мероприятий, намеченных Амурской экспедицией. Вып. VII. 17 и 22 ноября 1911 г. // ГАПК, научно-справочная библиотека. – С. 2, 6.

¹¹⁵ Лагутин А.Н. Речные пути и водный транспорт. // Экономика Дальнего Востока. – М., 1926. – С. 97.

- ¹¹⁶ Там же.
- ¹¹⁷ Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути. – С. 603.
- ¹¹⁸ Там же. – С. 491.
- ¹¹⁹ Журнал Особого междуведомственного дорожного совещания при Приамурском генерал-губернаторе. 1915 г. – С. 25 – 26.
- ¹²⁰ Васильев С.А. Схема путей Дальнего Востока. – С. 16.
- ¹²¹ Там же; Лагутин А.Н. Речные пути и водный транспорт. – С. 98.
- ¹²² Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. – С. 40.
- ¹²³ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. – С. 41; Целищев М.И. Экономические очерки Дальнего Востока. – С. 125.
- ¹²⁴ Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути. – С. 531.
- ¹²⁵ Там же. – С. 270; Целищев М.И. Экономические очерки Дальнего Востока. – С. 122.
- ¹²⁶ Там же.
- ¹²⁷ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 563. Л. 232 – 234, 391 – 395об.
- ¹²⁸ Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути. – С. 271 – 272.
- ¹²⁹ Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение Дальнего Востока. – С. 119.
- ¹³⁰ Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути. – С. 271 – 272.
- ¹³¹ Там же. – С. 296 – 300.
- ¹³² Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение Дальнего Востока. – С. 119.
- ¹³³ Там же. – С. 120.
- ¹³⁴ Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. VIII. Материалы о положении и нуждах торговли и промышленности на Дальнем Востоке / Сост. А.Н. Митинский. – СПб, 1911. – С. 7.
- ¹³⁵ Цит. по: Дубовский В.И. Автомобили и мотоциклы России. 1896–1917 гг. – М., Транспорт, 1994. – С. 27.
- ¹³⁶ Дубовский В.И. Автомобили и мотоциклы России. – С. 46; Шляхтинский К.В. Автомобиль в России: История автомобиля.. – М., 1993. – С. 7.
- ¹³⁷ Дальний Восток. – 1895. – № 7. – С. 3.
- ¹³⁸ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 735. Л. 87об.
- ¹³⁹ Там же. Л. 13.
- ¹⁴⁰ Там же. Л. 13об.
- ¹⁴¹ Там же.
- ¹⁴² Там же. Л. 24, 24об; Д. 723. Л. 41об.
- ¹⁴³ Там же. Д. 735. Л. 83.
- ¹⁴⁴ Там же. Л. 86.
- ¹⁴⁵ Там же. Л. 83.
- ¹⁴⁶ Там же. Л. 20.
- ¹⁴⁷ Там же. Л. 92.
- ¹⁴⁸ Там же. Л. 94.
- ¹⁴⁹ Дубовский В.И. Автомобили и мотоциклы России. – С. 274–275.

¹⁵⁰ Владивосток: Штрихи к портрету. – Владивосток, 1985. – С. 66; Лаврентьев А.В. Автомобильный транспорт на Дальнем Востоке России в 20–30-е гг. XX в. // Вестник ДВО РАН. – 2000. – № 2. – С. 71.

¹⁵¹ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 735. Л. 87об.

¹⁵² Фогельман А. Механизация местного транспорта на Дальнем Востоке // Производительные силы Дальнего Востока. Транспорт и строительство. – Хабаровск – Владивосток, 1927. Вып. 7. – С. 34.

¹⁵³ Владивосток. Сборник исторических документов. – Владивосток, 1960. – С. 57, 59.

¹⁵⁴ К проекту устройства электрического трамвая во Владивостоке. Пояснительная записка (трассировка и тип рельса). 1906. // ГАПК, научно-справочная библиотека. Л. 12об.

¹⁵⁵ Владивосток. Сборник исторических документов. – С. 57.

¹⁵⁶ Владивосток: Штрихи к портрету. – С. 60.

¹⁵⁷ Далекая окраина. – 1912. – 10 октября. – С. 4.

¹⁵⁸ Там же; Владивосток: Штрихи к портрету. – С. 66.

Заключение

Представленный в диссертации анализ государственной политики и частного предпринимательства в области транспортного освоения российского Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX в. позволяет сделать следующие выводы.

В середине XIX в. транспортная система Дальнего Востока находилась в зачаточном состоянии, что определялось в основном характером задач, которые решала тогда Россия в данном регионе. Многие районы Дальнего Востока являются объективно труднодоступными, что, несомненно, повлияло на формирование транспортной системы региона. Именно эту труднодоступную территорию (охотское побережье, Камчатку, Чукотку) вынуждены были осваивать русские после 1689 г. К середине XIX в. участие государства и частного капитала в транспортном освоении Дальнего Востока привело к определенным результатам. Например, благодаря казне и РАК появились Охотский и Аянский тракты, игравшие роль связующих нитей между Якутией и тихоокеанским побережьем, а дальше – Камчаткой и островами северной части Тихого океана. Были созданы почтовые станции на этих первых сухопутных магистралях, появились порты в Охотске и Аяне, на берегу Авачинской губы расположился порт Петропавловска-на-Камчатке. Но с проведением государственной границы по Амуру и Уссури в 1858–1860 гг. ситуация изменилась. Возникли новые, более благоприятные условия для транспортного освоения края.

С 1860-х гг. начинается планомерное освоение Дальнего Востока Россией. Нужно отметить, что специфической чертой развития транспортной системы региона являлась его подчиненность решению, прежде всего, оборонительных задач страны на дальневосточных рубежах. Это было обусловлено не только сложной международной обстановкой на Дальнем Востоке в рассматриваемый период, но и объективной слабостью экономических позиций России в далеком пионерном крае. Насыщение Дальнего Востока контингентами регулярных и иррегулярных войск, делало их главными строителями местной

транспортной системы. На военнотружущих линейных батальонов, казаков Амурского и Уссурийского казачьих войск, а также заключенных, отбывавших здесь наказание, возлагалось изначально обеспечение транспортных связей. Вдоль морского побережья и по внутренним водным путям устраивается движение судов Сибирской флотилии, обустраиваются удобные для стоянки флота гавани, создаются грунтовые пути военно-административного назначения, по которым устанавливается регулярное гужевое движение.

Государственная власть в лице местного административного аппарата сыграла ключевую роль в определении первоначального облика транспортной системы Дальнего Востока. При этом большое значение имела концентрация всей военно-административной власти в руках генерал-губернаторов и военных губернаторов областей, что позволяло более эффективно решать комплекс хозяйственных и оборонных задач в пионерном крае. Благодаря их энергичной работе при скудном финансировании в сложных естественных условиях в крае полного бездорожья появилась начальная транспортная сеть. Согласование действий центральных учреждений (главным образом, министерств) с главным начальником Приамурского края являлось неотъемлемым условием формирования государственной политики транспортного освоения региона.

В результате постепенного заселения Приамурья и Приморья активизировалось хозяйственное освоение дальневосточного региона, здесь стали развиваться аграрное производство, промышленность, торговля, появилась местная буржуазия. Завели на Дальнем Востоке дела сибирские, столичные и зарубежные капиталисты. Хозяйственное освоение края определяло новые транспортные задачи. Все более значимым становилось участие частного капитала в транспортном строительстве на Дальнем Востоке. Ведь, как и европейская часть страны, территория Приамурского генерал-губернаторства в пореформенные десятилетия стала ареной буржуазного развития. Этому способствовала довольно гибкая политика правительства в вопросе допущения

иностранный каботажа на Дальнем Востоке и дотационная поддержка государством местных российских транспортных компаний.

Активно проявлялась частная инициатива на речном транспорте – в грузопассажирских перевозках по рекам Амурского бассейна. Важнейшим стимулом такой активности частного предпринимательства стала интенсификация золотодобычи в Приамурье, что вело к организации частного пароходства. Без него функционирование золотодобывающих предприятий, расположенных в труднодоступных районах, не представлялось возможным.

Большое распространение частная инициатива, по очевидным причинам, получила в сфере гужевых перевозок. Почтовая гоньба и извоз были весьма значимыми промыслами в казачьем и крестьянском хозяйстве, а населению некоторых сел (близких к конечным пунктам речного судоходства) извоз просто предоставлял основной заработок.

Транспортное освоение восточных окраин Российской империи, оставаясь в рамках общих принципов развития транспортных связей и содержания транспортной системы страны, характеризовалось, тем не менее, рядом специфических черт. Правительство вынуждено было прибегать к мерам протекционистского характера в этом пионерном крае в большей степени, чем в других регионах, проводя более сбалансированную политику. Например, режим отбывания податным населением (крестьянами и горожанами) земских повинностей, напрямую связанных с решением транспортных задач, был здесь более щадящим. С другой стороны, государство, пользуясь методами административного принуждения, активно привлекало к устройству транспортной сети контингенты военнотружущих и заключенных. Созданная их руками дорожная сеть преследовала цель скорейшего закрепления Приамурья и Приморья за Россией. Следовательно, сочетание административного регулирования и частной инициативы позволило создать первоначальные коммуникации на Дальнем Востоке и укрепить транспортные связи в этом регионе. При этом сознательно допускалось невысокое качество сооружаемых путей. В первую очередь прокладывались стратегические дороги маги-

стрального типа, связывавшие важнейшие военно-административные пункты Дальнего Востока друг с другом и с приграничными районами. Это были в основном дороги сезонного характера, опиравшиеся на речную систему региона. Безостановочная езда по ним могла осуществляться только в зимний период. Наступление весенней и осенней распутицы вело к параличу как местных, так и транзитных сообщений.

Крупные изменения в транспортной политике государства на Дальнем Востоке происходят в конце 80 – начале 90-х гг. XIX в., когда правительством, наконец, было принято решение о соединении Сибири и Дальнего Востока с центральной частью страны железнодорожным путем. Растущая напряженность в международных отношениях в АТР вызывала необходимость усиления военных и экономических позиций здесь России. Ключевую роль в решении этой задачи должен был сыграть Транссиб. В результате крупномасштабного железнодорожного строительства, осуществленного на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX в., была усовершенствована региональная транспортная система в целом. Развивалась сеть грунтовых дорог (магистральных, подъездных к железным дорогам и пристаням, сельских). Качественно и количественно вырос водный транспорт, развитие которого определялось, в том числе, и развернутыми в крае железнодорожными работами. На прочное основание государственного стратегического дела были поставлены мероприятия по улучшению условий судоходства в Амурском бассейне, проводившиеся раньше благодаря частной инициативе амурских судовладельцев. Управление водных путей Амурского бассейна, получая целевое финансирование как структурное подразделение МПС, с конца XIX в. стало одним из руководящих центров транспортного освоения Приамурья.

Благодаря сооружению Транссибирской магистрали дальневосточники, наконец, обрели постоянную, надежную связь с Сибирью и европейской частью России, что имело жизненное значение для Дальнего Востока, и было немаловажно для всей страны. Такое крупномасштабное дело как создание железнодорожной сети в слабо освоенном крае, практически не имевшем

собственной промышленности, где ощущался острый недостаток трудовых ресурсов и свободных капиталов, могло быть осуществлено только силами государства, при помощи его административных рычагов и финансовых ресурсов. Такие колоссальные ресурсы к началу 90-х гг. XIX в. в распоряжении российского правительства имелись. При этом роль катализатора транспортного освоения самого отдаленного региона России сыграло новое обострение международных противоречий на Дальнем Востоке в конце XIX в. Следует отметить особенный вклад в организацию строительства Великого Сибирского железнодорожного пути таких государственных деятелей как император Александр III, министр финансов Витте, генерал-губернатор Восточной Сибири Игнатъев и генерал-губернатор Приамурского края Корф. Являясь в данном случае единомышленниками, они сделали все возможное для осуществления столь значительного предприятия.

Однако, преследуя свои политические цели, российские правящие круги допустили серьезные просчеты при планировании железнодорожного строительства на Дальнем Востоке. Переоценив собственные возможности и недооценив потенциал своих конкурентов, Российская империя приступила к строительству железной дороги в Маньчжурии с выходами на Забайкалье, Приморье и Квантунскую область. КВЖД задумывалась как полноценная и неотъемлемая часть Транссиба, при этом задачи хозяйственного освоения Приамурья не находили должного отражения в государственной политике. В результате замедлилось заселение Амурской области, на отрезке пути от Сретенска до Хабаровска образовался совершенно ненормальный пробел, который едва ли правомерно было обосновывать соображениями некоей политической или экономической целесообразности. Только после поражения России в русско-японской войне, стабилизации внутривосточной ситуации и начала нового экономического подъема стало возможным возвращение к реализации проекта 2000-верстной Амурской железной дороги. Взаимодействие государства и частного капитала в очередной раз привело к осуществлению намеченных планов. В 1916 г., накануне нового политического кризи-

са в России, это строительство завершилось, и было достигнуто сквозное железнодорожное сообщение восточных и западных регионов страны по российской территории.

Анализ дореволюционного опыта железнодорожного строительства на Дальнем Востоке позволяет выделить некоторые особенные черты этого процесса. Прежде всего, это бесспорное доминирование государства, которое инициировало, финансировало и руководило железнодорожным строительством. Подобное положение определялось как уже сложившимися отношениями государственной власти с буржуазией, так и спецификой самого региона – территории пионерного освоения, где отсутствовали условия для более широкого участия частного предпринимательства в хозяйственной жизни. Большое значение для успешного завершения строительства имело привлечение в значительных масштабах принудительного труда военнослужащих и заключенных.

Другая особенность железнодорожного строительства заключалась в стратегическом характере сооружавшихся линий. Конечно, стратегические железные дороги строили тогда и в западных регионах России, но на Дальнем Востоке это было важнейшей характеристикой создававшейся транспортной сети. Это были линии магистрального типа, подчиненные, в первую очередь, решению оборонных задач. В результате значительно сужалась зона освоения дальневосточной территории. Возникла задача развития железнодорожной сети путем создания подъездных дорог к Уссурийской и Амурской магистралям для более активной колонизации края.

Транспортное освоение Дальнего Востока в конце XIX – начале XX в. осуществлялось очень высокими темпами. Железные дороги строили быстро, но передавали в эксплуатацию с многочисленными недоделками. Правительство, с одной стороны стремилось минимизировать затраты, а с другой стороны очень спешило с сооружением железнодорожной сети Дальнего Востока. Как и повсюду в Российской империи, строительство объектов транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке осуществлялось в основном

подрядным способом, причем подрядчиками выступали как казенные учреждения, так и частные предприниматели. Государство использовало способности предпринимателей более эффективно организовать работу на отдельных строительных участках, наняв рабочих, обеспечив их инвентарем, рабочей одеждой, жильем и питанием на рабочий сезон. Государственная власть была готова щедро оплачивать услуги частных подрядчиков и поставщиков и способствовать буржуазному развитию дальневосточных окраин. Но на Дальнем Востоке казне часто приходилось оказывать своим контрагентам серьезную поддержку, идя на дополнительные расходы, с тем, чтобы не допустить разорения подрядчиков.

Для руководства грандиозным строительством своевременно был создан специальный орган с особыми прерогативами – Комитет Сибирской железной дороги – под председательством великого князя Николая Александровича, ставшего в 1894 г. императором России. Благодаря этому стало возможно оперативное решение всего комплекса вопросов, связанных со строительством железнодорожной сети за Уралом.

Важным органом, который практически решал вопросы транспортного строительства в Приамурском генерал-губернаторстве, стало Особое межведомственное дорожное совещание при генерал-губернаторе. Наряду с Управлением водных путей оно было призвано планомерно, централизованно и рационально развивать транспортную систему региона. Благодаря появлению такого специального органа достигалась большая эффективность транспортного освоения Дальнего Востока и был упорядочен процесс обсуждения транспортных проблем и принятия решений в данной сфере.

Дальневосточная, сибирская и столичная буржуазия принимала активное участие в развитии транспортной системы края. Практически это выражалось как в создании новых транспортных предприятий, так и в участии представителей деловых кругов в обсуждении различных транспортных вопросов на особых межведомственных совещаниях и съездах. В начале XX в. они часто созывались в Приамурье по инициативе местных властей. Золотопромыш-

ленники, судовладельцы, хлеботорговцы и прочие представители дальневосточной буржуазии были прямо заинтересованы в таких встречах. Здесь предприниматели вместе с чиновниками, представлявшими разные ведомства, обсуждали насущные проблемы транспортного освоения края и вырабатывали их оптимальные решения. Практика созыва таких совещаний и съездов была полезна и региону и правительству страны, перед которым участники совещаний выступали с ходатайствами. Она способствовала проведению более эффективной государственной политики транспортного освоения Дальнего Востока.

На рубеже XIX–XX вв. основой региональной транспортной системы стал железнодорожный транспорт – главный магистральный транспорт Дальнего Востока. Важнейшие грузопотоки направлялись по Уссурийской, Китайско-Восточной, а с 1916 г. – и по Амурской железным дорогам. Наряду с Владивостоком крупными транспортными узлами были находившиеся на пересечении важнейших морских, речных и железнодорожных путей Николаевск, Хабаровск и Благовещенск, большим транспортным значением обладали также Никольск-Уссурийский и Харбин. Созданная на Дальнем Востоке в досоветский период транспортная система была способна решать хозяйственные, административные и оборонные задачи регионального и государственного масштаба. При этом ключевую роль в транспортном освоении края сыграла государственная власть, органы которой регулировали, финансировали и контролировали различные аспекты транспортного строительства. Государственное участие выражалось в определении приоритетных направлений транспортного освоения пионерного края, в регламентации действий частных транспортных компаний, что объяснялось авторитарными методами управления, присущими самодержавию. Большую роль в укреплении транспортных связей на Дальнем Востоке сыграла дотационная поддержка транспортных предприятий государством, что в малонаселенном крае являлось совершенно обоснованной мерой. В целом можно прийти к выводу, что государственная политика транспортного освоения Дальнего Востока во второй

половине XIX – начале XX в. была многоплановой и сбалансированной, допускавшей и поощрявшей частную инициативу в данной сфере. Этот исторический опыт не утратил своей актуальности и должен быть востребован на современном этапе развития транспортной системы Дальнего Востока.

Список использованных источников и литературы**Источники:****а) неопубликованные**

1. Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ, г. Владивосток).
Ф. 1. – Приморское областное правление.
Оп. 1. Д. 31. Д. 96. Д. 125. Д. 137. Д. 215. Д. 5716.
Оп. 2. Д. 351.
Ф. 701. – Главное Управление Восточной Сибири.
Оп. 1, Д. 22. Д. 42. Д. 87. Д. 105. Д. 123. Д. 204.
Ф. 702. – Канцелярия Приамурского генерал-губернатора.
Оп. 2. Д. 530. Д. 532, ч. I. Д. 534. Д. 535. Д. 544. Д. 547. Д. 551. Д. 553.
Д. 556. Д. 559. Д. 560. Д. 561. Д. 563. Д. 570. Д. 571. Д. 572. Д. 575. Д. 581.
Д. 597. Д. 598. Д. 604. Д. 610. Д. 613. Д. 638. Д. 723. Д. 735.
Ф. 704. – Канцелярия военного губернатора Амурской области.
Оп. 1. Д. 11. Д. 26. Д. 67. Д. 123. Д. 147. Д. 181.
Оп. 3. Д. 4.
Ф. 1470. – Управление временной эксплуатации Амурской железной дороги.
Оп. 1. Д. 9. Д. 22. Д. 49.
2. Государственный архив Хабаровского края (ГАХК, г. Хабаровск).
Ф. И-17. – Комиссия по ликвидации заказов на паровозы американским фирмам.
Оп. 1. Д. 1.
Ф. И-56. – Управление водных путей Амурского бассейна.
Оп. 1. Д. 2.
Ф. И-282. – Управление Уссурийской казенной железной дороги.
Оп. 1. Д. 8. Д. 9.

б) опубликованные

1. Витте, С.Ю. Воспоминания: В 3-х т. Т. 1. (1849–1894) / С.Ю. Витте. – М.: Соцэкгиз, 1960. – 555 с.
2. Журнал Особого междуведомственного дорожного совещания при Приамурском генерал-губернаторе. 1915 г. – Хабаровск: Б.и., 1916. – 47 с.
3. К проекту устройства электрического трамвая во Владивостоке. Пояснительная записка (трассировка и тип рельса). 1906. // ГАПК, научно-справочная библиотека.
4. Краткий отчет о коммерческой деятельности Уссурийской железной дороги с Сучанской ветвью за 1913 г. – Харбин: Б.и., 1914. – 75 с.
5. Краткое описание Посъета, Новокиевска и Посъетского участка (1891 г.) // Маршрут для цесаревича. Документы и материалы. – Владивосток: Приморская краевая организация Добровольного общества любителей книги, 2001. – С. 28–32.
6. Краткое описание пути и населенных пунктов от Владивостока до р. Сунгача (1891 г.) // Маршрут для цесаревича. Документы и материалы. – Владивосток: Приморская краевая организация Добровольного общества любителей книги, 2001. – С. 13–27.
7. Обзор Приморской области за 1891 г. Приложение ко Всеподданнейшему отчету. – Владивосток: 1892. – 38 с.
8. Обзор Приморской области за 1899 г. Приложение ко Всеподданнейшему отчету. – Владивосток, 1901. – 40 с.
9. Отчет по временной эксплуатации Южно-Уссурийской железной дороги за 1895 г. – СПб.: Б.и., 1900. – 173 с.
10. 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: Сб. исторических документов (1860–1907 гг.) / Архив. отдел УВД Прим. крайис-

полкома; Сост.: Г.М. Воронкова и др. – Владивосток: Прим. кн. изд-во, 1960. – С. 20–21.

11. Приамурье. Факты, цифры, наблюдения: Приложение к отчету Общеземской организации за 1908 год. – М.: Б.и., 1909. – 922 с.
12. Программа работ первой очереди по улучшению и развитию приморских торговых портов. Основные портовые сооружения, предполагаемые к устройству в ближайшее пятилетие. 1912 г. – СПб.: Б.и., 1912. – 68 с.
13. Продолжение 1890 г. Свода законов Российской империи. Т. IV. Устав о земских повинностях. СПб.: Б.и., 1890. – 202 с.
14. Протоколы междуправительственных совещаний с участием представителей торговли, промышленности, городских и общественных организаций Амурской области по вопросам, связанным с развитием транспорта грузов по рекам Амурского бассейна в предположении осуществления мероприятий, намеченных Амурской экспедицией. Вып. VII. 17 и 22 ноября 1911 г. // ГАПК, научно-справочная библиотека.
15. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. – СПб.: Б.и., 1900. – 600 с.
16. Сведения о подъездных путях к торговым портам в приморских городах на 1 января 1909 г. – СПб.: Б.и., 1909. – 30 с.
17. Свод законов Российской империи, издания 1857 года. Т. IV. Устав о земских повинностях. – СПб.: Б.и., 1857. 220 с.
18. Свод законов Российской империи, издания 1857 года. Т. XII. Устав путей сообщения. – СПб.: Б.и., 1857. – 200 с.
19. Свод законов Российской империи, издания 1887 года. Т. XI. Ч. II. Устав торговый. – СПб.: Б.и., 1887. – 186 с.
20. Служащие на паровых и непаровых речных судах Европейской России и бассейнов рек Оби и Амура. По переписи 1901 г. – СПб.: Б.и., 1904. – 75 с.
21. Собрание узаконений, постановлений и других распоряжений по морскому ведомству за 1871 г. – СПб.: Б.и., 1872. – 886 с.

22. Собрание узаконений, постановлений и других распоряжений по морскому ведомству за 1872 г. – СПб.: Б.и., 1873. – 760 с.
23. Союзный договор между Россией и Китаем (22 мая 1896 г.) // Русско-китайские отношения. 1689 – 1916 гг. Официальные документы. – М.: Изд. вост. лит., 1958. – С. 73–77.
24. Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. VIII. Материалы о положении и нуждах торговли и промышленности на Дальнем Востоке / Сост. А.Н. Митинский. – СПб.: Б.и., 1911. – 284 с.
25. Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути / Сост. П.П. Чубинский. – СПб.: Б.и., 1913. – 706 с.
26. Труды IV Хабаровского съезда, созванного приамурским генерал-губернатором Д.И. Субботичем. 1903. – Хабаровск: Б.и., 1903. – 497 с.

в) периодическая печать

1. Владивосток. – 1888. – № 4.
2. Далекая окраина. – 1912. – 10 октября.
3. Дальний Восток. – 1895. – № 1, № 2, № 7, № 14.

Исследования:

1. Аблова, Н.Е. История КВЖД и российской эмиграции в Китае (первая половина XX в.) / Н.Е. Аблова. – Минск: БГУ, 1999. – 316 с.
2. Алексеев, А.И. Береговая черта / А.И. Алексеев. – Магадан: Кн. изд-во, 1987. – 238 с.
3. Алексеев, А.И. Освоение русскими людьми Дальнего Востока и Русской Америки до конца XIX в. / А.И. Алексеев; АН СССР, Ин-т истории СССР. – М.: Наука, 1982. – 288 с.
4. Алексеев, А.И., Морозов, Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.) / А.И. Алексеев, Б.Н. Морозов; АН СССР, Ин-т истории СССР. – М.: Наука, 1989. – 222 с.

5. Алепко, А.В. Зарубежный капитал и предпринимательство на Дальнем Востоке (конец XVIII в. – 1917 г.) / А.В. Алепко. – Хабаровск: Изд-во Хабаров. гос. пед. ун-та, 2001. – 334 с.
6. Алепко, А.В. “Проамериканская” политика Н.Н. Муравьева и вопрос освоения Приамурья в середине XIX в. / А.В. Алепко // Миграционные процессы на Дальнем Востоке (с древнейших времен до начала XX в.): Материалы международной научной конференции (Благовещенск, 17–18 мая 2004 г.). – Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2004. – С. 7–11.
7. Андриевский, М. К вопросу о регулярном обслуживании Колымского и Ленского бассейнов / М. Андриевский // Экономическая жизнь Дальнего Востока. – 1924. – № 1. – С. 42–48.
8. Аргудяева, Ю.В. Старообрядцы: история и современность / Ю.В. Аргудяева // Россия и АТР. – 1993. – № 2. – С. 112–115.
9. Беляков, А.А. Внутренние водные пути России в правительственной политике конца XIX – начала XX века / А.А. Беляков // Отечественная история. – 1995. – № 2. – С. 154–165.
10. Берсенев, В.Г. Первые русские пароходы на Амуре во второй половине XIX в. / В.Г. Берсенев // Четвертые Гродековские чтения. Материалы региональной науч.-практ. конференции “Приамурье в историко-культурном и естественно-научном контексте России”. – Хабаровск: Кн. изд-во, 2004. – С. 90–95.
11. Беспрозванных, Е.Л. Приамурье в системе русско-китайских отношений. XVII – сер. XIX в. / Е.Л. Беспрозванных. – М.: Наука, 1983. – 206 с.
12. Борзунов, В.Ф. Борьба пароходных компаний за перевозки пассажиров и грузов Сибирской магистрали в конце XIX в. / В.Ф. Борзунов // История, археология и этнография Дальнего Востока. Труды. Серия историческая. Т. VII. – Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1967. – С. 73 – 81.
13. Борзунов, В.Ф. К вопросу об экономическом значении железных дорог Дальнего Востока / В.Ф. Борзунов // Вторая научная конференция по ис-

- тории, археологии и этнографии Дальнего Востока. – Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1960. – С. 56–63.
14. Борзунов, В.Ф. Проекты строительства Сибирской железнодорожной магистрали первой половины XIX в. как исторический источник / В.Ф. Борзунов // Труды АН СССР, Сибирское отделение. Серия историческая. Т. V. – Благовещенск, Кн. изд-во, 1963. – С. 52–59.
 15. Борзунов, В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции (по материалам строительства Транссибирской магистрали, 1891–1904 гг.) / В.Ф. Борзунов. – М.: Наука, 1965. – 198 с.
 16. Бянкин, В.П. Порт приписки / В.П. Бянкин. – Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1983. – 184 с.
 17. Бянкин, В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860 – 1925 гг.) / В.П. Бянкин. – Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1979. – 254 с.
 18. Василенко, Н.А. История российской эмиграции в освещении современной китайской историографии / Н.А. Василенко. – Владивосток: ДВО РАН, 2003. – 220 с.
 19. Василенко, Н.А. КВЖД и ее значение для экономического развития дальневосточного региона / Н.А. Василенко // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма: Сб. науч. тр. / Под общ. ред. А.И. Крушанова. – Владивосток: ДВО АН СССР, 1989. – С. 123–128.
 20. Васильев, С.А. Схема путей Дальнего Востока / С.А. Васильев. – СПб.: Б.и., 1913. – 22 с.
 21. Васильева, Н.А. Строительство Амурской железной дороги и ее градообразующая роль / Н.А. Васильева // Миграционные процессы на Дальнем Востоке (с древнейших времен до начала XX в.): Материалы международной научной конференции (Благовещенск, 17–18 мая 2004 г.). – Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2004. – С. 63–67.
 22. Владивосток: Штрихи к портрету / Б. Августовский и др.; Отв. ред. В.А. Дудко. – Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1985. – 304 с.

23. Волегов, С.В. О развитии дорожной сети в Приамурье в начале XX в. / С.В. Волегов // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. – Благовещенск: Изд-во АмГУ, 2000. – Вып. 3. Проблемы истории, социально-экономического и культурного развития. – С. 172–175.
24. Высоков, М.С. История почты, телеграфа и радио на Дальнем Востоке России (40-е гг. XVII в. – начало XX в.) / М.С. Высоков. – Южно-Сахалинск: Изд-во СахГУ, 2004. – 120 с.
25. Высоков, М.С. Очерки истории связи на Дальнем Востоке (30-е гг. XVIII – начало XX в.) / М.С. Высоков. – Южно-Сахалинск: ИМГИГ, 1985. – 85 с.
26. Галлямова, Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX – начале XX в. / Галлямова Л.И.; РАН. Дальневост. отд-ние. Ин-т истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока. – Владивосток: Дальнаука, 2000. – 309 с.
27. Галлямова, Л.И. Обзор источников по истории амурского судоходства во второй половине XIX – начале XX в. / Л.И. Галлямова // Четвертые Гродковские чтения. Материалы региональной науч.-практ. конференции “Приамурье в историко-культурном и естественно-научном контексте России”. – Хабаровск: Кн. изд-во, 2004. – С. 83–88.
28. Галлямова, Л.И. Промышленное освоение юга Дальнего Востока во второй половине XIX в. / Л.И. Галлямова // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма: Сб. науч. тр. / Под общ. ред. А.И. Крушанова. – Владивосток: ДВО АН СССР, 1989. – С. 23–36.
29. Галлямова, Л.И. Развитие судоходства в Амурском речном бассейне во второй половине XIX – начале XX в. / Л.И. Галлямова // Съезд сведущих людей Дальнего Востока. Материалы науч.-практ. историко-краеведческой конференции, посвященной 100-летию Хабаровского краеведческого музея. – Хабаровск: Кн. изд-во, 1994. – С. 121–124.
30. Галлямова, Л.И., Ковальчук, М.А. Транспортное освоение Дальнего Востока во второй половине XIX–начале XX в. / Л.И. Галлямова, М.А. Ко-

- вальчук // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма: Сб. науч. тр. / Под общ. ред. А.И. Крушанова. – Владивосток: ДВО АН СССР, 1989. – С. 110–122.
31. Галузинский, А.Б. 150 лет русского судоходства на Амуре / А.Б. Галузинский // Четвертые Гродековские чтения. Материалы региональной науч.-практ. конференции “Приамурье в историко-культурном и естественно-научном контексте России”. – Хабаровск: Кн. изд-во, 2004. – С. 88–90.
32. Гвоздарев, А.А. Морской транспорт Дальнего Востока / А.А. Гвоздарев // Экономическая жизнь Приморья. – 1924. – № 10. – С. 1–14.
33. Глуздовский, В.Е. Открытие и присоединение Приморья / В.Е. Глуздовский // Приморье, его природа и хозяйство. – Владивосток: Б.и., 1923. – С. 10–17.
34. Гнатовская, Е.Н. Эксплуатация Уссурийской железной дороги в составе КВЖД в 1906–1917 гг. / Е.Н. Гнатовская // 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. 109–111.
35. Грунтовые подъездные пути транзитного значения в Приморской области // Экономическая жизнь Дальнего Востока. – 1924. – № 1. – С. 49–52.
36. Дальневосточная магистраль России / Сост.: В.Ф. Буркова, В.Ф. Зуев. – Хабаровск: Частная коллекция, 1997. – 352 с.
37. Дальний Восток. Т. 2. Пути сообщения. – СПб.: Б.и., 1911. – 413 с.
38. Дацышен, В.Г. Современная китайская историография о значении КВЖД / В.Г. Дацышен // Дальний Восток России – Северо-Восток Китая: исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества. – Хабаровск: Б.и., 1998. – С. 13–15.
39. Денисов, Н. К вопросу восстановления и постройки гужевых дорог Дальневосточного края / Н. Денисов // Производительные силы Дальнего

- Востока. Транспорт и строительство. – Хабаровск – Владивосток: Б.и., 1927. – Вып. 7. – С. 9–16.
40. Дербер, П.Я., Шер, М.Л. Очерки хозяйственной жизни Дальнего Востока / П.Я. Дербер, М.Л. Шер. – М. – Л.: Госиздат, 1927. – 300 с.
41. Деревянко, А.П. Сооружение Уссурийской железной дороги (1891 – 1897 гг.) / А.П. Деревянко // 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. 105–107.
42. Дубовский, В.И. Автомобили и мотоциклы России, 1896 – 1917 гг. / В.И. Дубовский. – М.: Транспорт, 1994. – 301 с.
43. Егорчев, И. Берег левый, берег правый... / И. Егорчев // Утро России. – 1998. – 1 августа.
44. Елютин, О.Н. “Золотой век” железнодорожного строительства в России и его последствия / О.Н. Елютин // Вопросы истории. – 2004. – № 2. – С. 47–57.
45. Жигалов, Б.С. Вопрос о строительстве Амурской железной дороги в дальневосточной политике царизма / Б.С. Жигалов // Труды Томск. гос. ун-та. Сб. науч. работ. – Томск: Кн. изд-во, 1961. – Т. 150. – С. 87–91.
46. Забугин, Н.П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке / Н.П. Забугин. – СПб.: Б.и., 1896. – 193 с.
47. Залужная, Д.В. Транссибирская магистраль: Ее прошлое и настоящее / Д.В. Залужная. – М.: Мысль, 1980. – 287 с.
48. Зуев, В.Ф. Несостоявшиеся железнодорожные проекты / В.Ф. Зуев // 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. 113–116.
49. Игнатьев, А.В. С.Ю. Витте – дипломат / А.В. Игнатьев. – М.: Международные отношения, 1989. – 333 с.

50. История Дальневосточного пароходства. (Очерки) / Редкол.: Б.М. Дворняк и др. – М.: Мор. транспорт, 1962. – 264 с.
51. История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. – февраль 1917 г.) / АН СССР. Дальневост. отд-ние. Ин-т истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока; Редкол.: А.И. Крушанов (отв. ред.) и др. – М.: Наука, 1991. – 471 с.
52. История предпринимательства в России. Кн. 2. Вторая половина XIX – начало XX века / РАН. Ин-т рос. истории. – М.: РОССПЭН, 1999. – 575 с.
53. История Северо-Восточного Китая XVII – XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII – начало XX в.) / В.С. Мясников и др.; Редкол.: Ф.В. Соловьев (отв. ред.) и др. – Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1987. – 422 с.
54. История Сибири. С древнейших времен до наших дней. Т. 3. Сибирь в эпоху капитализма / Редкол.: А.П. Окладников (гл. ред.) и др. – Л.: Наука, 1968. – 530 с.
55. История современной России. Ч. 1 / Под ред. В.А. Поссе. – СПб.: Б.и., 1912. – 260 с.
56. Кабанов, П.И. Амурский вопрос / П.И. Кабанов. – Благовещенск, Амурское кн. изд-во, 1959. – 256 с.
57. Кабузан, В.М. Дальневосточный край в XVII – начале XX вв. (1640 – 1917 гг.). Историко-демографический очерк / В.М. Кабузан. – М.: Наука, 1985. – 260 с.
58. Калинин, В.П. Великий Сибирский путь (историко-экономический очерк) / В.П. Калинин. – М.: Транспорт, 1991. – 248 с.
59. Каразин, Б.В., Шейнин, М.В. Владивостокский порт и основы его ближайшего развития / Б.В. Каразин, М.В. Шейнин // Приморье, его природа и хозяйство. – Владивосток: Б.и., 1923. – С. 241–262.
60. Кауфман, А.А. Материалы по вопросу о колонизационной вместимости Приамурского края / А.А. Кауфман. – СПб.: Б.и., 1901. – 302 с.

61. Китайско-Восточная железная дорога. Исторический обзор. Т. 1. 1896 – 1923 / Сост. Е.Х. Нилус. – Харбин: Б.и., 1923. – 690 с.
62. Ковальчук, М. А. История транспорта Дальнего Востока (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 1. Технические и социально – правовые аспекты развития транспорта региона. / Ковальчук М.А. – Хабаровск: Изд-во Хабар. гос. техн. ун-та, 1997. – 166 с.
63. Ковальчук, М.А. История транспорта Дальнего Востока (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. Исторические аспекты транспортного освоения региона. / Ковальчук М.А. – Хабаровск: Изд-во Хабар. гос. техн. ун-та, 1997. – 153 с.
64. Ковальчук, М.А. Структура управления и система хозяйствования на КВЖД (1903–1917 гг.) / М.А. Ковальчук // 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. 28–30.
65. Коровин, А.Г. Очерк заселения Приморья / А.Г. Коровин // Приморье, его природа и хозяйство. – Владивосток: Б.и., 1923. – С. 156–173.
66. Кравец, М.А. Краткий обзор возникновения и развития Уссурийской железной дороги / М.А. Кравец // Бюл. Управления Уссурийской железной дороги. – № 121. – 10 декабря 1925.
67. Крамер. Сибирь и значение Великого сибирского пути / Крамер. – СПб.: Б.и., 1900. – 157 с.
68. Краткий очерк Приамурского края. – Хабаровка: Б.и., 1891. – 45 с.
69. Крушанов, А.И. О развитии торгового мореплавания на русском Дальнем Востоке в последней четверти XIX – начале XX в. / А.И. Крушанов // Материалы по истории Владивостока. Кн. 1. 1860–1917 / АН СССР. Сиб. отд-ние. Дальневост. филиал; Редкол.: В.Г. Щебеньков (отв. ред.) и др. – Владивосток: Прим. кн. изд-во, 1960. – С. 46–57.

70. Крушанов, А.И. Октябрь на Дальнем Востоке. Ч. 1. Русский Дальний Восток в период империализма (1908–март 1917 г.) / А.И. Крушанов. – Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1968. – 135 с.
71. Крушанов, А.И. Особенности развития народного хозяйства дальневосточного региона России в период империализма / А.И. Крушанов // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма: Сб. науч. тр. / Под общ. ред. А.И. Крушанова. – Владивосток: ДВО АН СССР, 1989. – С. 5–22.
72. Кукель, Б.К. Из истории присоединения Приамурского края / Б.К. Кукель // Исторический вестник. – 1896. – Т. 65. – Кн. 9. – С. 662–683.
73. Купцов, Б.С. Железнодорожники Дальнего Востока в борьбе за Советскую власть / Б.С. Купцов // Дорога ведет к океану. – Хабаровск: Кн. изд-во, 1968. – 180 с.
74. Куртеев, К.К. Экономическая роль Владивостока. Ч. 1. Владивосток как торговый порт / К.К. Куртеев. – Владивосток: Б.и., 1921. – 76 с.
75. Лаврентьев, А.В. Автомобильный транспорт на Дальнем Востоке России в 20–30-е гг. XX в. / А.В. Лаврентьев // Вестник ДВО РАН. – 2000. – № 2. – С. 70–81.
76. Лагутин, А.Н. Железнодорожный транспорт [Дальнего Востока] / А.Н. Лагутин // Экономика Дальнего Востока: Сборник / Под ред. Н.Н. Колосовского. – М.: Плановое хозяйство, 1926. – С. 89–95.
77. Лагутин, А.Н. Речные пути и водный транспорт [Дальнего Востока] / А.Н. Лагутин // Экономика Дальнего Востока: Сборник / Под ред. Н.Н. Колосовского. – М.: Плановое хозяйство, 1926.– С. 96–105.
78. Лагутин, А.Н. Шоссейные и грунтовые дороги [Дальнего Востока] / А.Н. Лагутин // Экономика Дальнего Востока: Сборник / Под ред. Н.Н. Колосовского. – М.: Плановое хозяйство, 1926. – С. 105–113.
79. Ламин, В.А. Ключи к двум океанам / В.А. Ламин. – Хабаровск: Кн. изд-во, 1981. – 255 с.

80. Ламин, В.С. О влиянии некоторых императивов на формирование транспортной системы России / В.С. Ламин // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. – Благовещенск: Кн. изд-во, 2001. – Вып. 1. – С. 188–202.
81. Леонтьев, В.Г. Об этапах строительства Транссиба / В.Г. Леонтьев // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. – Благовещенск: Кн. изд-во, 2001. – Вып. 1. – С. 202–209.
82. Максимов, А.Я. Уссурийский край. Заметки и очерки / А.Я. Максимов // Русский вестник. – 1888. – Т. 197. – № 8. – С. 244–275.
83. Матвеев, Н.П. Краткий исторический очерк г. Владивостока / Н.П. Матвеев. – Владивосток: Б.и., 1910. – 192 с.
84. Международные отношения на Дальнем Востоке. Кн. 1. С конца XVI в. по 1917 г. / Редкол.: Е.М. Жуков (отв. ред.) и др. – М.: Мысль, 1973. – 324 с.
85. Надин, П. КВЖД. Исторический очерк. 1895 – 1903 гг. / П. Надин // Вестник Европы. – 1904. – Т. 6. – Кн. 12. – С. 593–620.
86. Невельской, Г.И. Подвиги русских морских офицеров на Крайнем Востоке России. 1849 – 1855 гг. / Г.И. Невельской. – М.: Географгиз, 1947. – 397 с.
87. Никольская, В.В. Дальний Восток. Очерк природы южной половины Дальнего Востока / В.В. Никольская. – М.: Географгиз, 1962. – 215 с.
88. Орленко Г. Грузооборот Владивостокского торгового порта в прошлом и его перспективы в будущем / Т. Орленко // Экономическая жизнь Приморья. – 1924. – № 6-7. – С. 3–22.
89. От Владивостока до Уральска. – СПб.: Б.и., 1891. – 324 с.
90. Пак, Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали (1891 – 1916 гг.). / Б.Б. Пак. – СПб. – Иркутск: Изд-во Иркутского гос. пед. института, 1995. – 189 с.
91. Паталеев, А.В. История строительства великого Сибирского железнодорожного пути / А.В. Паталеев. – Хабаровск: Кн. изд-во, 1951. – 68 с.

92. Петров, А.И. Формирование корейского населения и его хозяйственная деятельность на территории русского Дальнего Востока. 1864 – февраль 1917 г. / А.И. Петров; РАН. Дальневост. отд-ние. Ин-т истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока; Редкол.: А.И. Крушанов (отв. ред.) и др. – Владивосток: Б.и., 1987. – 51 с.
93. Пиотрович, А.А. О цикличности развития сети железных дорог Дальнего Востока России и проблемах ресурсного обеспечения этого развития / А.А. Пиотрович // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. – 2004. – № 1. – С. 125–131.
94. Погенполь, М. Очерки возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-летия его существования / М. Погенполь. – СПб.: Б.и., 1903. – 153 с.
95. Проскурякова, А.Г. Этапы формирования и развития транспортной системы Дальнего Востока / А.Г. Проскурякова // Ретроспективный анализ экономики Дальнего Востока / АН СССР. Дальневост. науч. центр. Ин-т экономических исследований. – Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1982. – С. 102–115.
96. Пушкарева, И.М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях / И.М. Пушкарева. – М.: Наука, 1975. – 390 с.
97. Романов, Б.А. Россия в Маньчжурии. 1892–1906. Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма / Б.А. Романов. – Л.: Б.и., 1928. – 130 с.
98. Романова, Г.Н. Экономические отношения России и Китая на Дальнем Востоке. XIX – начало XX в. / Г.Н. Романова. – М.: Б.и., 1987. – 167 с.
99. Рыбаковский, Л.Л. Население Дальнего Востока за 150 лет / Л.Л. Рыбаковский. – М.: Наука, 1990. – 167 с.
100. Саблер, С.В., Сосновский, И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем / С.В. Саблер, И.В. Сосновский. – СПб.: Б.и., 1903. – 365 с.

101. Сафронов, Ф.Г. Тихоокеанские окна России: Из истории освоения русскими людьми побережий Охотского и Берингова морей, Сахалина и Курил / Ф.Г. Сафронов. – Хабаровск: Кн. изд-во, 1988. – 192 с.
102. Сергеев, О.И. Казачество на русском Дальнем Востоке в XVII – XIX вв. / О.И. Сергеев. – М.: Наука, 1983. – 127 с.
103. Сильницкий, А.П. Культурное влияние Уссурийской железной дороги на Южно-Уссурийский край / А.П. Сильницкий. – Хабаровск: Б.и., 1901. – 177 с.
104. Слюнин, Н.В. Современное положение нашего Дальнего Востока / Н.В. Слюнин. – СПб.: Б.и., 1908. – 292 с.
105. Соловьева, А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. / А.М. Соловьева; АН СССР. Ин-т истории СССР. – М.: Наука, 1975. – 315 с.
106. Сонин, В.В., Перелогова, Н.А. Правовой статус КВЖД – первого совместного русско-китайского предприятия (1897 – 1923 гг.) / В.В. Сонин, Н.А. Перелогова // Современное государство и право: вопросы теории и истории: Сб. науч. тр. / Редкол.: Т.М. Алеева (отв. ред.) и др. – Владивосток: Изд-во ДВГУ, 1992. – С. 192–200.
107. Степанов, В.Л. Н.Х. Бунге: Судьба реформатора / В.Л. Степанов; РАН. Ин-т рос. истории. – М.: РОССПЭН, 1998. – 398 с.
108. Субботич, Д.И. Амурская дорога и наша политика на Дальнем Востоке / Д.И. Субботич. – СПб.: Б.и., 1908. – 65 с.
109. Тимонов, В.Е. Очерки главнейших водных путей Приамурского края / В.Е. Тимонов. – СПб.: Б.и., 1897. – 211 с.
110. Тимонов, В.Е. По вопросу об избрании места для тихоокеанского порта Сибирской железной дороги / В.Е. Тимонов. – СПб.: Изд. Собрания инженеров путей сообщения, 1897. – 27 с.
111. Тимофеев О.А. Отношения между сопредельными территориями России и Китая на Амуре во второй половине XIX – начале XX в.: Дис. ... канд. ист. наук / О.А. Тимофеев. – Владивосток, 2002. – 230 с.

- 112.Троицкая, Н.А. Участие буржуазии Европейской России в освоении Дальнего Востока в период домонополистического капитализма / Н.А. Троицкая // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма: Сб. науч. тр. / Под общ. ред. А.И. Крушанова. – Владивосток: ДВО АН СССР, 1989 – С. 129–134.
- 113.Троицкая, Н.А. Формирование и деятельность крупной буржуазии на русском Дальнем Востоке (1861 – 1904 гг.): Дис. ... канд. ист. наук / Н.А. Троицкая. – Владивосток, 1989. – 211 с.
- 114.Унтербергер, П.Ф. Приамурский край в 1906–1910 гг. / П.Ф. Унтербергер // Записки Русского географического общества по отделению статистики. Т. 13. – СПб.: Б.и., 1912. – С. 213–345.
- 115.Унтербергер, П.Ф. Приморская область. 1856–1898 гг. / П.Ф. Унтербергер. – СПб.: Б.и., 1900. – 121 с.
- 116.Фогельман, А. Механизация местного транспорта на Дальнем Востоке / А. Фогельман // Производительные силы Дальнего Востока. Транспорт и строительство. – Хабаровск – Владивосток: Б.и., 1927. – Вып. 7. – С. 31–41.
- 117.Хорынский, В.С. Амурский водный транспорт / В.С. Хорынский // Экономическая жизнь Дальнего Востока. – 1924. – № 5. – С. 70–76.
- 118.Хорынский, В.С. Морские пути [Дальнего Востока] / В.С. Хорынский // Экономика Дальнего Востока: Сборник / Под ред. Н.Н. Колосовского. – М.: Плановое хозяйство, 1926. – С. 115–123.
- 119.Целищев, М.И. Колонизация [Дальнего Востока] / М.И. Целищев // Экономика Дальнего Востока: Сборник / Под ред. Н.Н. Колосовского. – М.: Плановое хозяйство, 1926. – С. 313–316.
- 120.Целищев, М.И. Экономические очерки Дальнего Востока / М.И. Целищев. – Владивосток: Б.и., 1925. – 132 с.
- 121.Чебышев, П.П. Состояние и использование водных путей Амурского бассейна / П.П. Чебышев // Производительные силы Дальнего Востока.

Транспорт и строительство. – Хабаровск – Владивосток: Б.и., 1927. – Вып. 7. – С. 43–70.

122. Чернавская, В.Н. Хозяйственное освоение юга русского Дальнего Востока эпохи капитализма в оценке англо-американских авторов / В.Н. Чернавская // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма: Сб. науч. тр. / Под общ. ред. А.И. Крушанова. – Владивосток: ДВО АН СССР, 1989 – С. 145–152.
123. Чернавская, В.Н., Сергеев, О.И. Первый поход русских казаков-землепроходцев на Амур (1643 – 1646 гг.) / В.Н. Чернавская, О.И. Сергеев // Россия и АТР. – 1993. – № 2. – С. 8–12.
124. Чубинский, П.П. Бар Амура и его низовое течение как водный путь для судов большой осадки. Сообщение, сделанное в общем собрании членов Приамурского Отдела Императорского Русского Географического Общества в 1903 г. / П.П. Чубинский // Записки Приамурского Отдела ИРГО. Т. VI. – Хабаровск: Б.и., 1903. – Вып. II. – С. 22–40.
125. Шепелев, Л.Е. Акционерные компании в России / Л.Е. Шепелев. – Л.: Наука, Ленингр. отд-ние, 1973. – 347 с.
126. Шепелев, Л.Е. Царизм и буржуазия во второй половине XIX в.: Проблемы торгово-промышленной политики / Л.Е. Шепелев. – Л.: Наука, Ленингр. отд-ние, 1981. – 275 с.
127. Шепелев, Л.Е. Царизм и буржуазия в 1904 – 1914 гг.: Проблемы торгово-промышленной политики / Л.Е. Шепелев. – Л.: Наука, Ленингр. отд-ние 1987. – 272 с.
128. Шер, М.Л. Пути сообщения Приморской губернии и ближайшие их перспективы / М.Л. Шер // Приморье, его природа и хозяйство. – Владивосток: Б.и., 1923. – С. 182–189.
129. Шляхтинский, К.В. Автомобиль в России: История автомобиля / К.В. Шляхтинский. – М.: Хоббикнига, 1993. – 95 с.
130. Щебенков, В.Г. К вопросу о присоединении к России Приамурского края / В.Г. Щебенков // Материалы по истории Владивостока. Кн. 1.

1860–1917 / АН СССР. Сиб. отд-ние. Дальневост. филиал; Редкол.: В.Г. Щебенков (отв. ред.) и др. – Владивосток: Прим. кн. изд-во, 1960. – С. 9–12.

131. Щербаков, Ю.А. Вопросы транспортного освоения российского Дальнего Востока в конце XIX – начале XX в. / Ю.А. Щербаков // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. – Благовещенск: Изд-во АмГУ, 2000. – Вып. 3. Проблемы истории, социально-экономического и культурного развития. – С. 168–171.

Справочная литература:

1. Павлюченко, Ю.Н., Гундобин, А.А., Турмов, Г.П. Архитектура судов и кораблей. Краткий морской словарь / Ю.Н. Павлюченко, А.А. Гундобин, Г.П. Турмов. – Владивосток: Изд-во ДВГУ, 1992. – 232 с.
2. Приморский край: Краткий энциклопедический справочник. – Владивосток: Изд-во ДВГУ, 1997. – 596 с.
3. Россия. 1913 год. Статистико-документальный справочник. – СПб.: Русско-Балтийский информационный центр “Блиц”, 1995. – 415 с.