

Научная статья

УДК 94(571.6)“1884/1903”

DOI: 10.32516/2303-9922.2025.56.9

## Транспортное освоение Дальнего Востока Российской империи в представлениях властей (по материалам всеподданнейших отчетов приамурских генерал-губернаторов)

Константин Дмитриевич Леонов

Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения  
Российской академии наук, Владивосток, Россия, [leonkotja@yandex.ru](mailto:leonkotja@yandex.ru), <https://orcid.org/0009-0004-2111-4418>

**Аннотация.** В статье рассмотрены представления властей Российской империи о транспортном освоении российского Дальнего Востока в 1884—1903 гг., отраженные во всеподданнейших отчетах приамурских генерал-губернаторов и высочайших отметках на них. Проанализированы общие взгляды первых трех представителей царя в крае на перспективы развития региона, показаны представления правительства и администрации генерал-губернаторства о транспортном освоении края. Изучены соответствующие взгляды в отношении отдельных видов путей сообщений: рельсовых, морских, речных и гужевых. Сделан вывод о том, что представления центральных и региональных властей об использовании транспорта для развития края были весьма схожи. Отмечено, что цели этого освоения были политическими, а основные средства — экономическими, ключевым действующим лицом выступало государство.

**Ключевые слова:** российский Дальний Восток, Приамурское генерал-губернаторство, рубеж XIX—XX веков, железные дороги, водный транспорт, всеподданнейшие отчеты генерал-губернаторов, высочайшие отметки.

**Для цитирования:** Леонов К. Д. Транспортное освоение Дальнего Востока Российской империи в представлениях властей (по материалам всеподданнейших отчетов приамурских генерал-губернаторов) // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. Электронный научный журнал. 2025. № 4 (56). С. 136—149. URL: [http://vestospu.ru/archive/2025/articles/56/9\\_56\\_2025.pdf](http://vestospu.ru/archive/2025/articles/56/9_56_2025.pdf). DOI: 10.32516/2303-9922.2025.56.9.

Original article

## Transport development of the Far East of the Russian Empire in the views of the authorities (based on the most humble reports of the Amur Governors-General)

Konstantin D. Leonov

Institute of History, Archaeology and Ethnology Far-Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences,  
Vladivostok, Russia, [leonkotja@yandex.ru](mailto:leonkotja@yandex.ru), <https://orcid.org/0009-0004-2111-4418>

**Abstract.** The article examines the views of the Russian Imperial authorities on the transport development of the Russian Far East in 1884—1903, as reflected in the most humble reports of the Amur Governors-General and the imperial commendations to them. The article analyzes the general views of the first three representatives of the Tsar in the region on the prospects for the regional development, and presents the views of the government and the administration of the Governor-General on the transport development of the region. These views are examined for specific modes of transport: rail, sea, river, and horse-drawn. It is concluded that the views of the central and local authorities on the use of transport for the development of the region were quite similar. It is noted that the goals of this development were political, while the primary means were economic, with the state as the key actor.

© Леонов К. Д., 2025

**Keywords:** Russian Far East, Amur Governorate-General, turn of the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries, railways, water transport, the most humble reports of the governors-general, the imperial commendations.

**For citation:** Leonov K. D. Transport development of the Far East of the Russian Empire in the views of the authorities (based on the most humble reports of the Amur Governors-General). *Vestnik of Orenburg State Pedagogical University. Electronic Scientific Journal*, 2025, no. 4 (56), pp. 136—149. DOI: <https://doi.org/10.32516/2303-9922.2025.56.9>.

## Введение

Еще в XIX в. звучали предсказания, что Тихий океан станет «Средиземным морем будущего» [5, с. 139; 13, л. 32 об.]. В наши дни с развитием стран АТР эти прогнозы реализуются. В свою очередь, становится более актуальным вопрос об укреплении позиций России в регионе. При этом данная проблема уже возникала в прошлом. Впервые власти России основательно и системно занялись дальневосточными делами в 1884—1903 гг.

Начало этого периода отмечено учреждением Приамурского генерал-губернаторства. Завершился он с последним мирным годом перед началом русско-японской войны. Одним из ключевых в укреплении позиций страны на Дальнем Востоке стал вопрос о путях сообщения. Пространства края обширны, а сам он значительно отдален от центра страны. Для начала и нормального осуществления любых процессов на этой территории необходимы специальные работы по обеспечению транспортных связей. Именно в указанный период стали появляться упорядоченные представления властей центра и региона об освоении края посредством развития путей сообщения российского Дальнего Востока как особой, отдельной от Восточной Сибири территории. Это были первые системные попытки лиц, облеченных властью, решить за чем, как и кому следует использовать транспорт для развития края.

Освоение региона продолжается до сих пор, и проблемы транспортных сообщений по-прежнему имеют для него большое значение. В связи с этим опыт прошлого особенно важен — подсказывает решения, предостерегает от ошибок.

Взгляды властей на освоение региона находили отражение в разных источниках. Вместе с тем наиболее показательными можно считать всеподданнейшие отчеты приамурских генерал-губернаторов, дополненные высочайшими отметками на них. Эти материалы были выдержаны в формате диалога: доверенное лицо императора в крае сообщало о положении дел на месте, выдвигало предложения; царь проявлял свое отношение, оказывал поддержку тем или иным начинаниям. В действительности как генерал-губернатор, так и император были олицетворением соответствующих уровней власти — региональной и центральной. Потому данные источники отражали именно взаимодействие властей, а не только отдельных лиц. При этом, поскольку царские маргиналии являлись реакцией на прочитанное, в центре рассмотрения должны находиться именно тексты донесений. Всеподданнейшие отчеты приамурских генерал-губернаторов, подкрепленные высочайшими отметками на них, видятся нам наиболее подходящими источниками для выявления представлений о транспортном освоении российского Дальнего Востока, свойственных властям Российской империи в 1884—1903 гг.

Разумеется, данные источники нередко использовались в исторических исследованиях и ранее. В частности, с их помощью рассматривался дальневосточный речной транспорт [20], выяснялись взгляды региональных властей на политику в крае [1; 6]. Однако всеподданнейшие отчеты приамурских генерал-губернаторов пока не являлись источниковой базой для изучения представлений властей о транспортном освоении региона, что делает рассмотрение данного вопроса актуальным. Заметим, что донесения генерал-губернаторов ранее использовались в похожих исследованиях. Так, Н. П. Матханова и Н. Н. Родигина выявили представления о Сибири, свойственные главным представителям царя

в регионе [9; 10]. Этими же авторами рассматривались возможности использования всеподданнейших отчетов для таких изысканий [8].

Темы, близкие к заявленной, попадали в поле зрения историков и исследовались на иной источниковой основе. Но представления властей о транспортном освоении российского Дальнего Востока на рубеже XIX—XX вв. рассматривались косвенно или не изучались вовсе. В этом отношении характерным примером может служить исследование К. А. Медведева [11]. В своей диссертации он рассмотрел проекты освоения региона, какими они виделись государственным деятелям и интеллектуалам Российской империи. При этом автор сосредоточил внимание на риторике, сопровождавшей соответствующие обсуждения. Вероятно, ввиду обширности поднятого вопроса представления властей о транспортном освоении российского Дальнего Востока остались вне фокуса внимания. Таким образом, специальных исследований по данной проблеме с использованием иных источников выявить также не удалось. Существующие работы посвящены скорее конкретным проектам и их речевому оформлению. В связи с этим изучение представлений властей о транспортном освоении российского Дальнего Востока в 1884—1903 гг. на основе анализа указанного в заглавии статьи материала видится вполне своевременным и оправданным.

Предметом нашего исследования послужили представления региональных и центральных властей Российской империи о российском Дальнем Востоке, отраженные во всеподданнейших отчетах приамурских генерал-губернаторов за 1884—1903 гг. и высочайших отметках на них.

Цель статьи — выявить представления властей относительно транспортного освоения региона, отраженные в указанных источниках.

Достижение поставленной цели требует решения нескольких задач:

1. Определить в общих чертах взгляды местных и центральных властей на перспективы развития российского Дальнего Востока, а также преемственность этих воззрений.
2. Установить представления властей об использовании транспорта для развития региона.
3. Выявить указанные выше представления применительно к конкретным видам путей сообщения.

Источниковой базой исследования послужили всеподданнейшие отчеты первых трех приамурских генерал-губернаторов и высочайшие отметки на них. Тексты донесений за 1884—1886 гг. и 1886—1891 гг. хранятся в фондах Российского государственного исторического архива Дальнего Востока. Там же находятся данные о царских маргиналиях на соответствующих рапортах за 1896—1897 гг. и 1898—1900 гг. Всеподданнейший отчет за 1901—1902 гг. с высочайшими отметками на нем, хранящийся в Российском государственном историческом архиве, доступен в электронном формате на сайте Президентской библиотеки имени Б. Н. Ельцина. Остальные донесения и своды маргиналий на них размещены на сайтах Президентской библиотеки имени Б. Н. Ельцина, Российской национальной библиотеки и Государственной публичной исторической библиотеки России.

Важное место в исследовании занимает непосредственное рассмотрение исторических источников. Оно потребовало выявления их фактического содержания и последующего источниковедческого синтеза для обобщения полученных сведений и получения общей картины каждого отдельного источника и всего корпуса привлеченных материалов. При этом главным инструментом исследования послужил сравнительно-исторический метод. Он дал возможность установить общие элементы искомых представлений, характерные для всего рассматриваемого периода. Этот же метод показал динамику воззрений властей — составляющие, менявшиеся с течением времени.

### Результаты исследования

Прежде всего необходимо обратить особое внимание на использованные источники, проанализировать их в более широком отношении, чем исключительно в связи с вопросом транспортного освоения, понять границы применимости данных материалов для достижения поставленной цели, выяснить контекст.

За 1884—1903 гг. приамурскими генерал-губернаторами было подано шесть всеподданнейших отчетов. Рапорты подавали трое представителей царя: А. Н. Корф (занимал пост с 1884 по 1893 г.), С. М. Духовской (с 1893 по 1898 г.), Н. И. Гродеков (с 1898 по 1902 г.). Каждый из них представил по два отчета. При этом Александру III были адресованы донесения только первого генерал-губернатора края. С. М. Духовской должен был сообщать о положении дел уже Николаю II. Такая перемена нашла интересное отражение в содержании документов.

Отчеты А. Н. Корфа были посвящены идее закрепления края за Россией. При сравнении оглавлений всех шести донесений очевидна одна особенность документов этого генерал-губернатора. Именно в них больше всего места отведено таким темам, как «Население и переселения», «Сельское хозяйство», «Промыслы и промышленность». А. Н. Корф подчеркивал ценность территории, указывал на ее стратегическое значение как места сосредоточения сил Российской империи на берегах Тихого океана [13, л. 35—35 об.; 16, л. 27—27 об.]. При таком подходе край был достаточно важен, чтобы ожидать инвестиций. Данный подход позволял понять, что центр примет на себя лишь минимальные затраты. Не случайно генерал-губернатор сообщал: «...те средства, которые Правительство может уделить на эту окраину, не следует разбрасывать по всему генерал-губернаторству, а должно сосредоточить в местностях, имеющих наибольшее государственное значение. Местности эти: главным образом Владивосток, Уссурийский край и часть реки Амура вверх от Хабаровки, как дорога, соединяющая Владивосток с остальной Россией и как житница войск, призванных к защите здешней окраины» [16, л. 28].

Свод высочайших отметок за 1881—1890 гг. в принципе показывает, что центр был готов принять на себя лишь минимально необходимые затраты на обустройство края, и А. Н. Корф в этом не заблуждался [19]. При этом генерал-губернатор всеми силами старался подчеркнуть важность проведения на данной территории части Транссибирской магистрали [13, л. 34—34 об.; 16, л. 17 об. — 18 об.]. Великая сибирская железная дорога, по мысли своих создателей, должна была стать транзитным путем между Европой и Азией. В этом отношении она могла бы бросить вызов Суэцкому каналу и проходящим через него морским путям. Данная магистраль своим экономическим значением предоставила бы империи исключительное положение на международной арене и способствовала бы развитию территории, по которой проходила. С данным глобальным проектом и пытался соединить будущее края его первый генерал-губернатор.

Эти усилия дали результаты при С. М. Духовском. В его изложении край оказывался исключительной ценностью, поскольку по нему должна была проходить Транссибирская магистраль. Утверждая, что с решения о начале строительства Сибирской железной дороги «начинается новая история Приамурского края» [2, с. 4], генерал-губернатор прямо обозначал: «...все наши мероприятия должны рассчитываться на это великое сооружение» [2, с. 144]. С учетом того, что, по заявлению С. М. Духовского, «в нашем крае нет предприятия, которое прямо или косвенно не было бы связано с создаваемым новым путеводителем Сибирской жизни» [2, с. 1], можно было рассчитывать на щедрые вложения в регион.

Генерал-губернатор, пользуясь ситуацией, широко ставил вопрос о местных проблемах. Текст отчета за 1893—1895 гг. наполнен указаниями на необходимость хотя бы



отчасти решить вопрос нехватки местной администрации. Весомым по объему (почти 15% текста) был раздел о путях сообщения, начинавшийся красноречиво: «Хотя Приамурский край уже сорок лет принадлежит России, тем не менее, до последнего времени пути сообщения в этом крае оставались почти в первобытном виде» [2, с. 48]. Император высоко оценил заявления генерал-губернатора о том, что задача администрации — как можно лучше подготовить край к прохождению через него Транссибирской магистрали [18, с. 46].

Однако во втором отчете С. М. Духовского к прежней позиции добавилась попытка решить неожиданно возникшую проблему. Генерал-губернатор пытался нивелировать негативные последствия для края, вызванные решением о создании КВЖД. Указывая, что замена Амурской линии на Китайско-Восточную железную дорогу есть «событие, заставляющее оглянуться: не потребуются ли некоторые стороны деятельности на здешней окраине видоизменить» [3, с. 92], он предлагал поддержать Амурскую область в сложившихся условиях, нивелировать различные отрицательные явления через их постоянную регуляцию [3, с. 93—94].

Впрочем, С. М. Духовской ожидал значимого содействия центра на прежних основаниях. Генерал-губернатором была поднята проблема северных округов Приморской области. Он настаивал на необходимости вложений в эту часть региона, оживающего благодаря Сибирской железной дороге. При этом С. М. Духовской отмечал, что «не следовало бы в настоящем случае останавливаться и перед необходимостью некоторых затрат со стороны казны из опасения несоразмерности таковых с ожидаемыми выгодами» [3, с. 91]. Судя по паре отметок императора на этом разделе отчета, генерал-губернатор сумел привлечь некоторое внимание центра к данной проблеме [17, л. 45 об., 47—47 об.].

Н. И. Гродеков столкнулся уже с иной ситуацией. Интерес к Маньчжурии в высших эшелонах власти нарастал, поэтому генерал-губернатор пытался изобразить и эту территорию прохождения Сибирской железной дороги если не прямо частью Приамурского генерал-губернаторства, то, во всяком случае, землями, тесно с ним связанными. Этому способствовало нахождение русских войск в Китайской империи в связи с недавним восстанием ихэтуаней. Желание Петербурга напрямую воздействовать на Маньчжурию становилось все более откровенным. Соответственно, нарастала и настойчивость, с которой приамурский генерал-губернатор формулировал определенные меры. В отличие от предложения отдельных мероприятий в первом отчете, во втором Н. И. Гродеков выдвинул целую программу [4, с. 133—148; 12, л. 38 об. — 43 об.]. Естественно, в таких условиях собственные потребности края находили понимание у центра в меньшей степени. Характерна императорская отметка на отчете за 1898—1900 гг., сообщавшая, что нужный для Приамурья рельсовый путь между Сретенском и Покровкой, конечно, необходим, но с ним придется подождать [15, л. 232 об.].

Как можно видеть, в подаче генерал-губернаторов и восприятии императоров край претерпел эволюцию. Вначале он был территорией с самостоятельным значением, политическим форпостом империи. Однако постепенно Приамурское генерал-губернаторство стало скорее приложением к Сибирской железнодорожной магистрали. Можно предположить, что это не только способствовало особому вниманию центра к окраине, но и стало причиной исчезновения такого акцента. Данное изменение произошло, когда роль территории расположения конечной части сплошного рельсового пути стала отходить к Маньчжурии. В этом отношении показателен один факт, связанный с завершающей, в сущности, программной частью всеподданнейшего отчета. В ней генерал-губернатор излагал суть своего взгляда на вверенную территорию и желательную политику.

Разделы, которые можно охарактеризовать таким образом («Политическое значение края и отношения к соседним государствам» и «Заключение» в отчете за 1884—1886 гг., обширный блок разделов о Маньчжурии в рапорте за 1901—1902 гг.), превосходили по объему аналогичные смысловые блоки донесений за иные года. Соответствующие части в первом документе занимали 23% текста, а в последнем — 25%. Таким образом, и А. Н. Корф, и Н. И. Гродеков пытались выработать позиции глав данного генерал-губернаторства. Первый — являясь в этом отношении первопроходцем, а последний — пытаясь подстроиться под меняющиеся условия.

Видимо, восприятие края в качестве приложения к магистрали — отчасти следствие политики А. Н. Корфа. То же можно сказать и о последовавших проблемах, когда планируемая схема прохождения рельсового пути начала смещаться на юг. Эти факторы нужно иметь в виду при анализе представлений о транспортном освоении края. Также стоит учитывать, что Транссибирская магистраль стала не просто путем сообщения со своими собственными эффектами. Она была знаковым проектом при взаимодействии разных уровней власти. Принадлежностью к этой дороге определялись важность региона и получаемое им финансирование. Как несложно заметить, тема транспорта находилась в центре внимания при внутривластном диалоге. При этом такие представления, по-видимому, так же как и общая позиция генерал-губернаторов, отличались преемственностью.

Рассмотрение всеподданнейших отчетов не показало значимого влияния личностных особенностей приамурских генерал-губернаторов на содержание этих докладов. Более того, анализ, проведенный Л. М. Дамешком и И. Л. Дамешек, достаточно ясно демонстрирует значительную социальную однородность соответствующего корпуса управленцев [7]. По всей видимости, на содержание данных всеподданнейших отчетов значительно больше влияло действительное положение дел в крае и Российской империи в целом, чем личные особенности представителей царя в регионе. Поэтому в связи с вопросом о преемственности воззрений первых трех приамурских генерал-губернаторов на состояние и перспективы этой территории следует обратить внимание на степень осведомленности А. Н. Корфа, С. М. Духовского и Н. И. Гродекова о данном регионе.

А. Н. Корф и его преемник знакомились с краем только после назначения на высокий пост, поэтому первые их отчеты содержали значимую долю вводной информации. В случае с бароном соответствующий блок текста представляли такие разделы, как «Поверхность» и «Плодородность», уже отсутствовавшие в документе за 1886—1891 гг. С. М. Духовской счел нужным в начале своего первого отчета расписать «Краткие исторические сведения о Приамурском крае» и сообщить о «Пространстве края и природных условиях».

Н. И. Гродеков стал первым приамурским генерал-губернатором, ранее уже служившим в крае. Потому ни первый, ни второй его отчеты не снабжены подобными серьезными описаниями контекста ситуации. Данный генерал-губернатор ранее ознакомился с ситуацией на месте, служа под руководством прошлого главного представителя царя в крае. Следует учитывать и то, что необходимость для С. М. Духовского ознакомиться с краем не отменяет преемственности его взглядов по отношению к воззрениям А. Н. Корфа. Скорее, это указывает, что в отчете за 1893—1895 гг. преемственность может быть не полной. Уже в следующем донесении генерал-губернатор достаточно прямо говорил, что не сразу полностью узнал регион [3, с. 77]. При этом С. М. Духовской приложил все усилия, чтобы ознакомиться с наработками предшественника. В частности, преемником А. Н. Корфа были затребованы труды трех прошедших к тому времени Хабаровских съездов сведущих людей [14, л. 209]. Таким образом, несмотря ни на что, три первых

приамурских генерал-губернатора смотрели на край примерно под одним углом зрения и придерживались схожей политики.

Учитывая все отмеченные нюансы, следует обратить внимание на изучаемые представления. Если говорить о транспортном освоении региона в принципе, то необходимо отметить, что при внутривластном диалоге политические соображения оказывались доминирующими. Речь шла то о закреплении края за Россией, то о его службе на благо Транссибирской магистрали [2, с. 51—52; 16, л. 3]. И то и другое — цели политические, причем подразумевающие в первую очередь интересы империи в целом. «Главное значение означенного края для России не экономическое, а политическое. По своему географическому положению край этот дает нам возможность значительно усилить не только наше влияние в водах Тихого океана, но и наше значение в Европе» [16, л. 27], — замечал А. Н. Корф. Указывая на изобилие транспортных проектов, так или иначе связанных с Тихим океаном, С. М. Духовской говорил: «По-видимому, нельзя уже сомневаться, что в приближающемся XX веке наиболее глущая мировая деятельность будет все более перебрасываться с берегов Атлантического океана на другое, более свежее полушарие» [2, с. 166—167]. Соответственно, при рассматриваемом взаимодействии во властных эшелонах на первом плане оказывались железнодорожные и морские пути сообщения, по своему значению выходящие за пределы края.

Внутренние пути сообщения привлекали внимание центра только когда край находился в фокусе внимания. Например, соображения о гужевых сообщениях не вызвали высочайших отметок на отчетах А. Н. Корфа. При этом сам генерал-губернатор подчеркивал, что эти дороги необходимо предоставить заботам местного населения. Следует привести наиболее показательные примеры из первого отчета барона: «Содержание же в исправности прочих грунтовых дорог, проложенных большею частью добровольно самими обывателями, идущих среди более населенных местностей, не составляет особого обременения для населения» [16, л. 18 об.]; «Необходимость в устройстве сухопутных дорог очевидна; но провести около 1700 верст нужнейших в настоящее время дорог в стране, столь мало населенной, не только было бы трудно и стоило бы очень больших денег, но и вызвало бы еще большие затраты на неизбежный ремонт этих дорог. Вследствие этого, невзирая на всю важность соединения разных пунктов Амурской и Приморской областей удобным сухопутным сообщением, приходится поневоле ограничиться проведением этих дорог лишь постепенно и весьма медленно, по мере заселения края» [16, л. 19]. И впоследствии проблему недостатка дорог он предлагал решать скорее проведением рельсового пути, чем устройством гужевых сообщений [13, л. 25].

Речные пути вызвали более или менее значительное внимание монарха только в отчетах С. М. Духовского и Н. И. Гродекова. Именно эти генерал-губернаторы изображали данные пути сообщения как дело, которым должно заниматься правительство, а не только местная администрация.

Следует отметить, что пока край сохранял самостоятельное значение или служил местоположением конечной точки Сибирской железной дороги, в отчетах подчеркивалось, что для достижения поставленных политических целей важнее именно экономическое значение путей сообщения.

«При таких печальных сообщениях развитие края сколько-нибудь быстрое и правильное, конечно, невозможно, и коренное улучшение сообщений в нем является неотложною необходимостью. Вследствие огромных расстояний в крае это улучшение может заключаться только в одном — в проложении железной дороги. ...Означенная железная дорога имела бы важное значение не только в экономическом отношении, но еще более в стратегическом, так как без нее положительно невозможен своевременный подвоз ре-

зернов и военных запасов в наиболее угрожаемую и вместе с тем важнейшую часть Генерал-Губернаторства — в Южно-Уссурийский край» [13, л. 25].

«Зло, истекающее от неустройства в крае путей сообщения, громадно. Дороговизна и медленность доставки товаров порождают медленность оборота капиталов в местной торговле и промышленности, медленное развитие сих последних, и, как следствие всего этого, крайнюю дороговизну жизни в крае, что сильно отражается на быте всего населения... Наконец, неустройство путей сообщения представляет серьезную опасность в военном отношении, затрудняя передвижение войск и подвоз для них и для населения припасов. В случае осложнений с Китаем некоторые местности могут оказаться без хлеба и без мяса» [2, с. 48].

Выше приведены наиболее яркие примеры такого взгляда, при котором военные соображения в действительности играли скорее вспомогательную роль, упоминались как дополнение к основным, хозяйственным, вопросам.

Генерал-губернаторы начали смещать акценты, когда управляемая ими территория стала превращаться в тыл для конечной точки Транссибирской магистрали. В такой ситуации военное значение путей сообщения подчеркивалось активнее экономического. Это способствовало указанию на необходимость правительственного финансирования соответствующих проектов, даже если они были финансово невыгодны. Так, например, в первом отчете Н. И. Гродекова первое предположение, содержащееся в разделе «Пути сообщения» после вводной информации, звучит так: «Военные события минувшего года снова выдвинули неоднократно поднимавшийся вопрос о проведении железной дороги по нашему берегу Амурского водного пути от Сретенска до Покровки. Шилка оказалась очень ненадежным путем для военных целей» [4, с. 47]. Разумеется, волнения в Китае, как и нарастающее международное напряжение на Дальнем Востоке, давали основания подобным замечаниям. Текст отчета за 1896—1897 гг. вместе с ремарками показывает, что данная стратегия привлекла внимание царя. Об этом говорит отметка императора с предложением ассигновать средства на стратегическую колесную дорогу хотя бы частями [17, л. 13].

Однако следует отметить и тот факт, что для центральной власти экономические средства достижения политических целей в регионе играли не меньшую (если не большую) роль, чем военные. На это указывает содержание особого журнала Комитета министров по рассмотрению всеподданнейшего отчета за 1898—1900 гг. В данном источнике отражено подробное обсуждение восьми царских отметок, причем четыре касались транспорта, но из них лишь одна — вопроса о защите границ (в данном случае с помощью кораблей) [15, л. 122—126 об.]. Разумеется, в отчетах неоднократно подчеркивалось: правительство должно руководить транспортным освоением края и финансировать его в той мере, в какой данное развитие требуется для общегосударственных нужд.

Как уже отмечалось выше, проведение железных дорог в крае настойчиво предлагалось центру генерал-губернаторами. Всякий раз, когда заходила речь о рельсовых путях, подчеркивалась их исключительная важность для экономического подъема и развития региона [3, с. 14, 62—63; 12, л. 17 об.; 13, л. 25—25 об.]. Вместе с тем особо отмечался общеполитический смысл Сибирской железной дороги. Она должна была помочь России достичь многого и, не в последнюю очередь, через свое экономическое значение, выводя страну на внешние рынки Дальнего Востока [2, с. 50—51]. Эта идея неизменно привлекала внимание центра.

Фактически все транспортное освоение края связывалось с будущим рельсовых путей (в частности, с судьбой Великой Сибирской железной дороги). При этом и региональные, и центральные власти в целом сходились на том, что заниматься этим видом



транспорта может и должно только правительство. Наибольшее значение придавалось достройке запланированных путей и возможному проведению дополнительных веток. Впрочем, последнее становилось предметом для разногласий. Так, даже признавая целесообразность предложенного Н. И. Гродековым рельсового пути между Сретенском и Покровкой, император заметил, что «придется подождать» [15, л. 232 об.].

Таким образом, генерал-губернаторы, как им и полагалось по должности, больше заботились о благосостоянии вверенной им территории (например, дорога между Сретенском и Покровкой должна была не допустить изоляции края) [4, с. 49]. При этом интересы казны и Транссибирской магистрали не всегда совпадали с таким подходом.

Внутривластные представления о транспортном освоении края применительно к морским сообщениям также были достаточно постоянны. Двумя главными задачами морского транспорта оказывались поддержание связи между частями генерал-губернаторства (что было особенно актуально для северных округов) и обеспечение внешней торговли. Первое было призвано укрепить положение и управляемость края, второе — сделать обладание регионом более рентабельным и гарантировать транзитное значение магистрали [2, с. 62; 3, с. 80—81, 85—86; 16, л. 19 об.; 19, с. 371]. Последнее более или менее четко наблюдается начиная с отчетов С. М. Духовского. Однако еще А. Н. Корф подчеркивал, что значение края настолько высоко именно потому, что Тихий океан — это «будущее всемирное торжище» [13, л. 35]. Естественно, при реализации какого-либо транзитного проекта и при развитии местности такой подход побуждал акцентировать внимание на перспективах торгового морского судоходства.

Решение указанных политических задач требовало принятия ряда мер, среди которых чаще всего указывались поддержка и стимулирование деятельности русских судовладельцев. В этом отношении генерал-губернаторы усиленно подчеркивали слабость русского морского судоходства в регионе. А. Н. Корф считал достаточным несколько изменить обязательства, возлагаемые на отечественных владельцев пароходов, чтобы освободить военные суда от несвойственных им занятий по перевозке грузов [16, л. 19].

С. М. Духовской предупреждал об опасности иностранного засилья, призывал поощрять предпринимателей и организовать фактически правительственное пароходство в связи с предстоящим завершением Сибирской железной дороги [2, с. 62—63]. Н. И. Гродеков считал нужным предложить поддержку отечественного судоходства на море и ограничение деятельности иноземцев [12, л. 21—21 об.]. Особый интерес центра к проблеме иностранного участия в морских сообщениях края отражают маргиналии императора [17, л. 15]. Также обращала на себя внимание необходимость в учащении рейсов, причем, как правило, не через изменение условий деятельности судоходных компаний, а посредством прямого вмешательства властей [2, с. 60—61; 3, с. 50; 16, л. 19—19 об.; 17, л. 15 об.].

Из всех внутренних путей сообщения наибольшее внимание обращалось на речные. Последние при высокой эффективности требовали наименьших затрат. Центральными и региональными властями реки рассматривались как средство снабжения (в том числе и военного), а также как способ помочь работе магистрали. «И до сих пор еще реки эти представляют наиболее дешевые и удобные, а часто и единственные пути сообщения между важнейшими пунктами края. По мере постройки Сибирской железной дороги реки Приамурского края приобретают новое важное значение — сначала в качестве путей для подвоза строительных материалов, а затем как подъездные пути» [2, с. 54]; «Проведение сплошной рельсовой линии к берегам Тихого океана не должно внушать опасений за будущность Амурского водного пути и служить основанием к ослаблению мероприятий, направленных к его благоустройству. ...Великая водная система Амура со-

хранит свое важное значение и при существовании параллельного железного пути, чему мы видим примеры в Западной Европе и Европейской России» [4, с. 58], — вот лишь пара характерных замечаний.

Эти пути примечательны и в ином отношении. Речные сообщения в генерал-губернаторских отчетах и высочайших отметках на них — единственные, где (пусть и весьма условно) предпринимателям отводилась роль младших партнеров государства, где частные лица все же воспринимались как субъекты действия. Желательные меры применительно к речным путям заключались в многообразной поддержке частных: от улучшения русел рек до подготовки более квалифицированных кадров для речного судоходства. И даже в этом случае частники нуждались в руководящей и направляющей силе правительства и администрации. Применительно к железным дорогам в отчетах и отметках на них правительство выступало единственным действующим лицом. На рельсовых путях в новом крае частные лица могли быть лишь исполнителями, а не самостоятельными деятелями. Морские сообщения подразумевали поддержку русских судовладельцев. Однако в то время последние оказывались скорее объектом воздействия, неспособным к чему-либо самостоятельному ввиду своей малочисленности. Гужевые сообщения в рассматриваемых документах фактически не предусматривали какого-либо привлечения частных лиц, кроме как обычных обывателей, несущих повинности [2, с. 56; 4, с. 54—57; 15, л. 233—233 об.; 19, с. 371].

Гужевые сообщения в крае во всех отчетах признавались наименее развитыми. В первом рапорте А. Н. Корфа было заявлено, что «дорожная часть в Приамурском крае находится вообще в первобытном состоянии» [16, л. 17]. И даже в последнем своем донесении Н. И. Гродекову приходилось констатировать наличие здесь значимых затруднений [12, л. 16, 19]. Постоянно подчеркивалась нужда края в дорогах. При этом А. Н. Корф акцентировал внимание на их важности для жизни местного населения [16, л. 9 об., 14], а начиная с отчетов С. М. Духовского стала подчеркиваться значимость этих сообщений и для колонизации, а именно в качестве подъездных путей к главной артерии движения переселенцев — Сибирской железнодорожной магистрали. При этом император особо обращал внимание на важность таких дорог (впрочем, иногда несколько неопределенными фразами): «Проведение новых дорог и улучшение уже существующих Я считаю первостепенною потребностью бедной России. Прошу серьезно иметь это в виду» [12, л. 19].

Стоит, впрочем, учитывать, что эти пути требовали действительно большой работы. Правительство, особенно при потере интереса к краю, едва ли было готово взять весь этот труд на себя. Поэтому характерно, что генерал-губернатор посчитал себя вправе обратиться с заявлением о необходимости для государства приняться за постройку Амурской колесной дороги. Последний проект в отчете за 1896—1897 гг. возник как способ нивелировать стратегические невыгоды от прохождения части Транссибирской магистрали по чужой территории [3, с. 16—19]. Но даже в этом случае император, пожелав, чтобы на строительство выделили средства, отметил, что найти их можно постепенно [17, л. 13]. Вместе с тем фактом, что Амурская колесная дорога будет более или менее закончена лишь к 1910 г., это в достаточной степени показывает, насколько приоритетными такие проекты (даже стратегического значения) мыслились центром.

Заметим, что как эта дорога, так и гужевые пути, нужные для переселения, в первом отчете Н. И. Гродекова получили царскую отметку — «этими дорогами надо поспешить» [15, л. 232 об.]. Впрочем, общей картины это не меняло. Едва ли удивительно, что в последнем своем донесении, когда интерес Петербурга явно смещался в сторону Маньчжу-

рии, Н. И. Гродеков уже уверял, что для проведения дорог местного значения может, хотя бы отчасти, хватить и имеющихся в крае средств [12, л. 19].

### **Заключение**

Таким образом, на основании анализа привлеченных источников можно сделать ряд выводов относительно представлений региональных и центральных властей Российской империи в 1884—1903 гг. о транспортном освоении российского Дальнего Востока.

Во-первых, цели такого освоения были политическими, при этом достигаться они должны были в первую очередь экономическими мерами. Апелляция к военной составляющей вопроса всякий раз была либо вторична, либо конъюнктурно обусловлена.

Во-вторых, внешние сообщения региона (железнодорожные и морские) стабильно рассматривались как важные для всей империи. В свою очередь, внутренние транспортные пути обретали особое значение только тогда, когда край оказывался в фокусе внимания центра. Это вполне понимали местные власти и соответственным образом выстраивали свои предложения.

В-третьих, главным действующим лицом в деле транспортного освоения региона должно было выступать правительство. Когда интерес центра к каким-либо вопросам был низок, ими могла заняться администрация в соответствии с имеющимися ресурсами, в противном случае они оставались нерешенными. При этом предприниматели в рамках такого освоения могли выступать значимыми фигурами лишь применительно к речным сообщениям.

В-четвертых, железные дороги и центральными, и региональными властями мыслились как исключительно мощные (настолько, что обретали и политическое значение) экономические рычаги для изменения положения как внутри края, так и на внешнеполитической арене. Естественно, генерал-губернаторы сосредотачивались на первом значении, а император — на втором. При этом все были согласны, что рельсовые сообщения — прерогатива правительства. Проведение таких путей признавалось наиболее необходимой мерой.

В-пятых, морские сообщения были для властей способом связать между собой части края и обеспечить выполнение международных функций магистрали. Главными мерами в этой связи мыслились наращивание русского присутствия на море и вытеснение из данной сферы иностранцев. При этом действующим лицом выступало именно правительство, поскольку русские предприниматели в этой сфере виделись пока слишком малой величиной.

В-шестых, речные сообщения власти рассматривали как местные пути снабжения и средства обеспечения функционирования магистрали на внутрирегиональном уровне. С их помощью Транссибирская магистраль получала необходимое, через эти пути должно было распространяться влияние дороги на край. Желательными мерами оказывались мероприятия по поддержке частных судовладельцев. Последние в данном случае выступали младшими партнерами главного действующего лица — государства.

В-седьмых, гужевые сообщения признавались весьма важными для жизни местного населения и переселений. Впрочем, особое внимание центра эти дороги привлекали только при наличии у них последнего значения и при своей стратегической важности. Главной мерой (ввиду избытка работы и недостатка средств) представлялось проведение данных путей. Действовать в этой сфере могли только региональные или центральные власти в зависимости от приоритетности дороги и внимания к вопросу со стороны Петербурга.

Обобщение сделанных наблюдений позволяет заключить, что свойственная властям Российской империи система представлений о транспортном освоении российско-

го Дальнего Востока в 1884—1903 гг. была достаточно однородна. И центр, и регион в этом отношении мыслили об одном и том же, причем похожим образом. Некоторые нюансы проистекали от различия задач действовавших лиц. Центральные власти в первую очередь имели в виду благополучие всей страны, а региональные — вверенной им территории. Отсюда различие акцентов. При этом ключевой смысл указанного освоения виделся в сфере политической, хотя и должен был достигаться экономическими средствами. В этом заключается причина готовности одной стороны просить, а другой — предоставлять средства на одни проекты и отсутствия такой решимости в иных случаях. Даже крайне затратные мероприятия могли получать финансирование, если центр видел в них некую особую политическую значимость.

В исследованной системе представлений прослеживается некоторое стремление добиться перехода желаемых процессов в русло самостоятельного экономического развития. Однако для этого должно было измениться слишком многое, поэтому власти стремились создать необходимые условия, а не ждать их появления. Рассмотренные представления отражают не самое благополучное положение в крае с сухопутными сообщениями, тогда как водные пути уже были практически готовы, их использование требовалось лишь правильно организовать.

Результаты исследования проливают некоторый свет на ход и особенности транспортного освоения региона в конце XIX — начале XX в. Однако соответствующие представления властей Российской империи нуждаются в дальнейшем изучении с привлечением иных источников.

#### Список источников

1. Баранникова А. О. Взгляды представителей региональной власти на обеспечение национальных интересов России на Дальнем Востоке: вторая половина XIX — первая четверть XX в. : дис. ... канд. ист. наук. Владивосток, 2018. 207 с.
2. Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора генерал-лейтенанта Духовского. 1893, 1894 и 1895 годы. СПб. : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1895. 172 с.
3. Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора генерал-лейтенанта Духовского. 1896—1897 годы. СПб. : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1898. 95 с.
4. Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора генерала от инфантерии Гродекова. 1898—1900 годы. Хабаровск : Тип. Канцелярии приамурского генерал-губернатора, 1901. 148 с.
5. Герцен А. И. Америка и Россия // Собрание сочинений : в 30 т. М. : Изд-во Академии наук СССР, 1960. Т. 19. С. 139—140.
6. Гладкий Д. В. Всеподданнейшие отчеты генерал-губернаторов Приамурского края как источник по истории государственной политики в отношении китайского населения на Дальнем Востоке России (1884—1917 гг.) // Вестник Дальневосточной государственной научной библиотеки. 2024. № 4 (105). С. 130—134.
7. Дамешек Л. М., Дамешек И. Л. Социальный портрет генерал-губернаторского корпуса Азиатской России в свете одного юбилея (к 210-летию со дня рождения генерал-губернатора Восточной Сибири графа Н. Н. Муравьева-Амурского) // Вестник Бурятского научного центра Сибирского отделения Российской академии наук. 2019. № 3 (35). С. 10—23. DOI: 10.31554/2222-9175-2019-35-10-23.
8. Матханова Н. П., Родигина Н. Н. Всеподданнейшие отчеты как источник для изучения представлений сибирских генерал-губернаторов второй половины XIX столетия о регионе // Гуманитарные науки в Сибири. 2019. Т. 26, № 1. С. 45—51. DOI: 10.15372/HSS20190108.
9. Матханова Н. П., Родигина Н. Н. Образ Сибири в отчетах генерал-губернаторов второй половины XIX в. // Quaestio Rossica. 2019. Т. 7, № 3. С. 835—850. DOI: 10.15826/qr.2019.3.411.
10. Матханова Н. П., Родигина Н. Н. «Приамурье не Сибирь»: репрезентация отличий Сибири и Дальнего Востока в отчетах генерал-губернаторов второй половины XIX в. // Вестник Томского государственного университета. 2021. № 463. С. 117—124. DOI: 10.17223/15617793/463/15.
11. Медведев К. А. Проекты освоения Дальнего Востока в российской общественной мысли: конец XIX — начало XX в. : дис. ... канд. ист. наук. М., 2021. 263 с.



12. Российский государственный исторический архив. Ф. 1276. Оп. 4. Д. 38.
13. Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). Ф. 1. Оп. 1. Д. 1383.
14. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 174.
15. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 304.
16. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 7. Д. 11.
17. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 7. Д. 45.
18. Свод высочайших отметок по всеподданнейшим отчетам генерал-губернаторов, губернаторов, военных губернаторов и градоначальников. [СПб. : Гос. тип.], 1896. 253 с.
19. Свод высочайших отметок по всеподданнейшим отчетам за 1881—1890 гг. генерал-губернаторов, губернаторов, начальников областей и градоначальников. [СПб. : Гос. тип.], 1893. 522 с.
20. Смыковский А. В. Речной транспорт юга Дальнего Востока России во второй половине XIX — начале XX века : дис. ... канд. ист. наук. Благовещенск, 2012. 222 с.

## References

1. Barannikova A. O. *Vzglyady predstavitelei regional'noi vlasti na obespechenie natsional'nykh interesov Rossii na Dal'nem Vostoke: vtoraya polovina XIX — pervaya chetvert' XX v.: dis. ... kand. ist. nauk* [Views of regional government representatives on ensuring Russia's national interests in the Far East. Second half of the 19<sup>th</sup> — first quarter of the 20<sup>th</sup> century. Cand. Dis.]. Vladivostok, 2018. 207 p. (In Russian)
2. *Vsepoddanneishii otchet Priamurskogo general-gubernatora general-leitenanta Dukhovskogo. 1893, 1894 i 1895 gody* [Most humble report of the Amur Region Governor-General, Lieutenant-General Dukhovskoy. 1893, 1894, and 1895]. St. Petersburg, Tip. Yu. N. Erlikh Publ., 1895. 172 p. (In Russian)
3. *Vsepoddanneishii otchet Priamurskogo general-gubernatora general-leitenanta Dukhovskogo. 1896—1897 gody* [The most humble report of the Amur Region Governor-General, Lieutenant General Dukhovskoy. 1896—1897]. St. Petersburg, Tip. Yu. N. Erlikh Publ., 1898. 95 p. (In Russian)
4. *Vsepoddanneishii otchet Priamurskogo general-gubernatora generala ot infanterii Grodekova. 1898—1900 gody* [The most humble report of the Amur Region Governor-General, Infantry General Grodekoy. 1898—1900]. Khabarovsk, Tip. Kantselyarii priamurskogo general-gubernatora Publ., 1901. 148 p. (In Russian)
5. Gertsen A. I. *Amerika i Rossiya* [America and Russia]. *Sobranie sochinenii: v 30 t.* [Collected works. In 30 vols]. Moscow, Akademia nauk SSSR Publ., 1960, vol. 19, pp. 139—140. (In Russian)
6. Gladkii D. V. *Vsepoddanneishie otchety general-gubernatorov Priamurskogo kraia kak istochnik po istorii gosudarstvennoi politiki v otnoshenii kitaiskogo naseleniya na Dal'nem Vostoke Rossii (1884—1917 gg.)* [The most humble reports of the governors-general of the Amur region as a source on the history of state policy towards the Chinese population in the Russian Far East (1884—1917)]. *Vestnik Dal'nevostochnoi gosudarstvennoi nauchnoi biblioteki*, 2024, no. 4 (105), pp. 130—134. (In Russian)
7. Dameshek L. M., Dameshek I. L. *Sotsial'nyi portret general-gubernatorskogo korpusa Aziatskoi Rossii v svete odnogo yubileya (k 210-letiyu so dnya rozhdeniya general-gubernatora Vostochnoi Sibiri grafa N. N. Murav'eva-Amurskogo)* [Social portrait of governor-general's corps of Asian Russia in the light of the jubilee (to the 210<sup>th</sup> anniversary of the birth of governor-general in the Eastern Siberia, count N. N. Murav'ev-Amurskiy)]. *Vestnik Buryatskogo nauchnogo tsentra Sibirskogo otdeleniya Rossiiskoi akademii nauk — Bulletin of the Buryat Scientific Center of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences*, 2019, no. 3 (35), pp. 10—23. DOI: 10.31554/2222-9175-2019-35-10-23. (In Russian)
8. Matkhanova N. P., Rodigina N. N. *Vsepoddanneishie otchety kak istochnik dlya izucheniya predstavlenii sibirskikh general-gubernatorov vtoroi poloviny XIX stoletiya o regione* [Loyal reports as a source to study Siberian general-governors' views on the region in the second half of the XIX century]. *Gumanitarnye nauki v Sibiri — Humanitarian Sciences in Siberia*, 2019, vol. 26, no. 1, pp. 45—51. DOI: 10.15372/HSS20190108. (In Russian)
9. Matkhanova N. P., Rodigina N. N. *Obraz Sibiri v otchetakh general-gubernatorov vtoroi poloviny XIX v.* [The image of Siberia in the reports of Governors-General in the second half of the 19<sup>th</sup> century]. *Quaestio Rossica*, 2019, vol. 7, no. 3, pp. 835—850. DOI: 10.15826/qr.2019.3.411. (In Russian)
10. Matkhanova N. P., Rodigina N. N. *“Priamur'e ne Sibir”*: reprezentatsiya otlichii Sibiri i Dal'nego Vostoka v otchetakh general-gubernatorov vtoroi poloviny XIX v. [“Amur region is not Siberia”: Representation of differences between Siberia and the Far East in the reports of governors-general in the second half of the 19<sup>th</sup> century]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta — Tomsk State University Journal*, 2021, no. 463, pp. 117—124. DOI: 10.17223/15617793/463/15. (In Russian)

11. Medvedev K. A. *Proekty osvoeniya Dal'nego Vostoka v rossiiskoi obshchestvennoi mysli: konets XIX — nachalo XX v. : dis. ... kand. ist. nauk* [Projects for the development of the Far East as Russian social idea: late 19<sup>th</sup> — early 20<sup>th</sup> centuries. Cand. Dis.]. Moscow, 2021. 263 p. (In Russian)
12. *Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv* [Russian State Historical Archives]. F. 1276. Op. 4. D. 38.
13. *Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv Dal'nego Vostoka* [Russian State Historical Archive of the Far East] (RGIA DV). F. 1. Op. 1. D. 1383.
14. RGIA DV. F. 702. Op. 1. D. 174.
15. RGIA DV. F. 702. Op. 1. D. 304.
16. RGIA DV. F. 702. Op. 7. D. 11.
17. RGIA DV. F. 702. Op. 7. D. 45.
18. *Svod vysochaishikh otmetok po vsepoddanneishim otchetam general-gubernatorov, gubernatorov, voennykh gubernatorov i gradonachal'nikov* [Collection of the imperial commendations to the most humble reports of governors-general, governors, military governors, and city mayors]. (St. Petersburg, Gos. tip. Publ.), 1896. 253 p. (In Russian)
19. *Svod vysochaishikh otmetok po vsepoddanneishim otchetam za 1881—1890 gg. general-gubernatorov, gubernatorov, nachal'nikov oblastei i gradonachal'nikov* [Collection of the imperial commendations to the most humble reports for 1881—1890 of governors-general, governors, heads of regions, and city mayors]. (St. Petersburg, Gos. tip. Publ.), 1893. 522 p. (In Russian)
20. Smykovskii A. V. *Rechnoi transport yuga Dal'nego Vostoka Rossii vo vtoroi polovine XIX — nachale XX veka: dis. ... kand. ist. nauk* [River transport in the south of Russian Far East in the second half of the 19<sup>th</sup> — early 20<sup>th</sup> centuries. Cand. Dis.]. Blagoveshchensk, 2012. 222 p. (In Russian)

#### Информация об авторе

**К. Д. Леонов** — аспирант

#### Information about the author

**K. D. Leonov** — Postgraduate Student

Статья поступила в редакцию 12.07.2025; одобрена после рецензирования 19.09.2025;  
принята к публикации 20.11.2025

The article was submitted 12.07.2025; approved after reviewing 19.09.2025;  
accepted for publication 20.11.2025