

История



Научная статья
УДК 94(571.6)
EDN: ITFZRX
DOI: <https://doi.org/10.21285/2415-8739-2025-3-74-84>

Формирование представлений центра Российской Империи о транспортном освоении Дальнего Востока (на примере «Известий Императорского Русского географического общества»)

К.Д. Леонов

Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения Российской академии наук, Владивосток, Россия

Аннотация. Рассматриваются представления центра Российской Империи о транспортном освоении российского Дальнего Востока рубежа XIX–XX вв. Источником для исследования служат «Известия Императорского Русского географического общества», опубликованные в период с 1884 по 1903 гг. Актуальность работы обуславливается незавершённостью в регионе процесса транспортного освоения и важной ролью представлений в нём. Научная новизна статьи заключается во введении в научный оборот некоторых новых источников и материалов. Объектом исследования являются представления центра Империи, слагавшиеся в процессе взаимодействия правительства и общественности столиц из воззрений, свойственных этим группам – в том виде, в каком они предстают на страницах «Известий Императорского Русского географического общества» за 1884–1903 гг. Цель работы – выявление отражения данных представлений о транспортном освоении российского Дальнего Востока в «Известиях Императорского Русского географического общества» за 1884–1903 гг. Главным инструментом проводимого изучения является сравнительно-исторический метод. Отмечено, что главное внимание уделялось тем путям сообщения, которые были полезны для создания транзитных перевозок и требовали соответственных мероприятий по их улучшению. В этом отношении в первую очередь рассматривались водные способы транспортировки: речные и морские. При этом первые обсуждались чаще всего, как наиболее перспективные подъездные пути для транзитной железной дороги. Делается заключение, что меры, предлагавшиеся относительно разных видов сообщений, зависели от общей правительственной политики в регионе. Отмечается целесообразность дальнейшего изучения представлений о транспортном освоении российского Дальнего Востока.

Ключевые слова: представления, транспортное освоение, транзит, железные дороги, водные сообщения, сухопутные сообщения, российский Дальний Восток, рубеж XIX–XX вв., «Известия Императорского Русского географического общества»

Благодарности. Исследование проведено под научным руководством доктора исторических наук, профессора Л.М. Медведевой.

Для цитирования: Леонов К.Д. Формирование представлений центра Российской Империи о транспортном освоении Дальнего Востока (на примере «Известий Императорского Русского географического общества») // Известия Лаборатории древних технологий. 2025. Т. 21. № 3. С. 74–84. DOI: 10.21285/2415-8739-2025-3-74-84. EDN: ITFZRX.

History

Original article

Formation of the representations of Russian Empire's center on the mastering of the Far East through the means of transport (based on the “News of the Imperial Russian Geographical Society”)

Konstantin D. Leonov

Institute of History, Archaeology and Ethnology Far-Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Vladivostok, Russia

© Леонов К.Д., 2025

Abstract. The article examines the ideas of the center of the Russian Empire about the transport development of the Russian Far East at the turn of the 19th and 20th centuries. The source for the study is the "News of the Imperial Russian Geographical Society", published between 1884 and 1903. The relevance of the work is due to the incompleteness of the transport development process in the region and the important role of representations in it. The scientific novelty of the article lies in the introduction of some new sources and materials into scientific circulation. The object of the study is the representations of the center of the Empire, which were formed in the process of interaction between the government and the public of the capitals from the views characteristic of these groups - in the form in which they appear on the pages of the "News of the Imperial Russian Geographical Society" for 1884-1903. The purpose of the work is to identify the reflection of these ideas about the transport development of the Russian Far East in the "News of the Imperial Russian Geographical Society" for 1884-1903. The main tool of the study is the comparative historical method. It is noted that the main attention was paid to those communication routes that were useful for the creation of transit transportation and required corresponding measures to improve them. In this regard, water transport, namely river and sea transport, was considered first and foremost. It was they who were most often spoken of as the most promising access routes for the transit railway. It is concluded that the measures proposed in relation to different types of transport depended on the general government policy in the region. It is noted that it is expedient to further study the representations about the transport development of the Russian Far East.

Keywords: representations, mastering through the means of transport, transit, railways, water communications, land communications, the Russian Far East, turn of the 19th and 20th centuries, "News of the Imperial Russian Geographical Society"

Acknowledgements. The study was conducted under the scientific supervision of Doctor of Historical Sciences, Professor L.M. Medvedeva.

For citation: Leonov K.D. (2025) Formation of the representations of Russian Empire's center on the mastering of the Far East through the means of transport (based on the "News of the Imperial Russian Geographical Society"). *Reports of the Laboratory of Ancient Technologies*. Vol. 21. No. 3. P. 74-84. (In Russ.). DOI: 10.21285/2415-8739-2025-3-74-84. EDN: ITFZRX.

Укрепление позиций России на Дальнем Востоке продолжается, и транспорт в этом процессе играет далеко не последнюю роль. При этом первые подходы власти и общественности центра к транспортному освоению региона складывались в период наибольшего внимания к будущности окраины. Этот период охватил промежуток с 1884 г. (год учреждения Приамурского генерал-губернаторства) по 1903 г. (последний мирный год перед Русско-японской войной, которая многое изменила, заставив правительство снова сосредоточиться на европейских делах). Именно тогда стали формироваться представления власти и общественности центра о методах такого освоения, его целях и задачах. Такой опыт актуален сейчас, когда российский Дальний Восток снова привлекает особое внимание. Ведь именно представления о целях деятельности и допустимых методах задают рамки воплощения устремлений. Только осознав эти аспекты прошлого, можно понять суть допущенных тогда упущений и избежать подобных проблем на новом витке развития.

«Известия Императорского Русского географического общества» («Известия ИРГО»/«Известия») видятся для выдвижения гипотез относительно данных представлений достаточно подходящим материалом, поскольку обладают двумя чертами. Во-первых, им свойственна достаточная широта охвата

аудитории, а во-вторых, они отражают ситуацию взаимодействия власти и общественности Европейской России.

Следует заметить, что в XIX в. географические изыскания привлекали особое внимание публики. Даже неспециализированные газеты и журналы активно предлагали читателям путевые очерки, а порой и прямо научные тексты, посвященные географии Отечества. Не случаен был и выпуск под конец века таких изданий как «Живописная Россия» и «Полное географическое описание нашего отечества». Русское общество пыталось определить свою идентичность, и тексты, посвященные географии России, служили для того одним из самых действенных средств. Важность географического фактора для понимания самоощущения русского общества периода XIX – начала XX вв. осознаётся исследователями и привлекает особое внимание к этому аспекту (Шенк, 2016; Брэдли, 2012). Высокая степень интереса общества Империи к изысканиям в сфере географии и ведущее положение в этой сфере ИРГО позволяют говорить о значимой ширине охвата аудитории, свойственной «Известиям».

Это центральное издание знакомило общественность центра с исследованиями, которые эксперты выполняли, в том числе и по заказу местной высшей администрации или правительства. Вместе с

тем исследователи могли высказывать не только позицию властей, но и свою собственную, являвшуюся чем-то средним между взглядами заказчиков и публики. Как отмечалось в историографии, научные общественные организации в поздней Империи претендовали на роль «посредников между властью и всё более активно набиравшим политический вес народом» (Брэдли, 2012. С. 436).

ИРГО и отдельные аспекты его деятельности изучались неоднократно. Основательный обзор таких работ был предпринят Е.А. Базылевой (Базылева, 2007). С момента издания её статьи процесс изучения не остановился, но продвигался в рамках тех же тенденций. Выходят работы об актуальной жизни общества (Красильникова, 2014; Лаженцев, 2015). Публикуются и обзорные труды по его истории (Павлов, 2010. С. 4–8). Вместе с тем чаще всего оказываются в зоне внимания отдельные аспекты деятельности ИРГО. Акцент делается на сочетании тематического и регионального компонентов. Характерными примерами этого являются работы Е.Г. Вертмана, О.В. Кырнышёвой и А.Н. Кузьмина (Верتمان, 2013; Кырнышева, 2020; Кузьмин, 2018). Именно применительно к российскому Дальнему Востоку наблюдается сосредоточение внимания на трёх основных аспектах. Это лица, связанные с ИРГО, деятельность его отделений и его участие в конкретных событиях (Хисамутдинов, 2016; Зуляр, 2012; Базылева, 2009; Барбенко, Дмитриевская, Штука, 2018; Титаренко, 2015; Болдырева, 2011). При этом обнаружить работы, посвящённые изучению представлений о транспортном освоении российского Дальнего Востока на страницах «Известий Императорского Русского географического общества» в 1884–1903 гг. не удалось. Этим определяется научная новизна работы. Выявление же указанных представлений в рамках данного издания – вполне актуальная цель.

Объект изучения – представления центра Империи, слагавшиеся в процессе взаимодействия правительства и общественности столиц из воззрений, свойственных этим группам, – в том виде, в каком они предстают на страницах «Известий Императорского Русского географического общества» за 1884–1903 гг.

Цель исследования – выявление отражения данных представлений о транспортном освоении российского Дальнего Востока в «Известиях Импера-

торского Русского географического общества» за 1884–1903 гг.

Основным средством изучения является сравнительно-исторический метод исследования. При рассмотрении материалов, обладающих некоторой общностью, именно он позволяет увидеть суть этой общности. В данном случае через него открывается путь к искомым представлениям в их статичном виде. Также этот метод позволяет обнаружить изменчивые элементы общности, динамику рассматриваемого.

Разумеется, для решения поставленной задачи подходят лишь те тексты из «Известий», которые затрагивают российский Дальний Восток. Таковых было обнаружено 26. Стоит отметить, что сюда включены и публикации, касающиеся сопредельных с Приамурским генерал-губернаторством территорий (Прибайкалье и озеро Байкал, Маньчжурия и Корея). Разумеется, при условии, что в данных материалах, так или иначе, затронут рассматриваемый регион. Конечно, особое место заняли публикации о Маньчжурии, относящиеся ко времени надежд, связанных с КВЖД.

Наибольшее количество публикаций относится к 1897–1900 гг., периоду особого увлечения маньчжурскими проектами. При этом чаще всего в фокусе рассмотрения оказывалась Маньчжурия. В популярности ей уступала южная часть Приамурского генерал-губернаторства. Менее всего интерес вызывали северные округа Приморской области. Следует отметить: большинство авторов провели в регионе более года, что позволяло им понять положение дел на месте лучше, чем при спешном проезде или краткосрочной командировке. Вместе с тем данные работы в любом случае были ориентированы на власть и общественность центра, хотя некоторые исследователи и были весьма тесно связаны с краем. Именно эта нацеленность делает «Известия Императорского Русского географического общества» ценным источником для выдвижения гипотез о представлениях центра Империи.

Следует однако оговориться: наиболее информативными из этих текстов при рассмотрении вопроса о транспортном освоении региона являются 11. При этом 6 авторов (А.А. Ресин, И.П. Надаров, А.В. Елисеев, Ф.К. Дриженко, В.Е. Тимонов, С.П. Илинский), совокупно создавшие 7 публикаций, пребывали на той или иной государственной службе. Причём лишь в 4 таких работах (в текстах

А.А. Ресина, Ф.К. Дриженко и В.Е. Тимонова) отражено выполнение правительственного задания. 3 человека (В.Л. Комаров, Н.В. Латкин, Э.В. Бретшнейдер), за чьим авторством было написано 4 текста, являлись частными лицами. При этом один из данных текстов (работа В.Л. Комарова «Условия дальнейшей колонизации Амура») был посвящён выполнению автором государственного задания. Это лишний раз демонстрирует сложность рассматриваемого поля взаимодействия власти и общественности. Официозную позицию и взгляд активных членов общества Империи в нём можно было бы выделить лишь очень условно. Вместе с тем, здесь хорошо видно именно то, что проявлялось при взаимодействии власти и общественности в центре страны, представления, свойственные для такого взаимодействия.

Под целью транспортного освоения края во взятых работах понималось его экономическое развитие. Все остальные воздействия и эффекты от путей сообщения представляли лишь чем-то вспомогательным для этого главного результата. Последствием же экономического развития должно было стать укрепление положения Империи: упрочение и улучшение ситуации на уже имеющихся территориях и/или расширение сфер влияния.

Вначале (до 1890 г. включительно) подразумевалось именно развитие в интересах закрепления региона за Россией. Тут требовалось обеспечить сообщения для местного населения, поощрять колонизацию, соединить край с центром. Так А.В. Елисеев, указывая меры для колонизации территории, но замечая, вместе с тем, что они более касаются общих нужд региона, заявлял: «Отдалёнейшая окраина наша висит буквально на конце тонкой коммуникационной и колонизационной линии, проходящей через всю Сибирь, на половину по самой границе с Китаем; два раза в год эта линия сообщений совершенно прерывается на несколько недель, и тогда Южно-Уссурийский край бывает разобщён даже с остальными частями Приамурской области. ... Необходимо для края также постоянное, более определённое и срочное морское сообщение с Одессой... потребности края достаточно велики, чтобы поддерживать ежемесячные рейсы... Весьма полезно было бы также установить правильные сообщения с Китаем, Японией и Кореей... Вытеснение крупных иностранных фирм из торговых оборотов

края, который в экономическом отношении находится совершенно в руках немецких и английских капиталистов, могло бы прийти само собою, раз русским коммерсантам и товарам был облегчен морской или сухопутный путь» (Елисеев, 1890. С. 350–351). Данные размышления были представлены автором внутри путевого очерка, описывавшего его путешествие в край в качестве врача вместе с группой переселенцев и возвращение обратно. В этой связи акцент на вопросах колонизации вполне естественен. И тем характернее, что комплекс указанных проблем и мер больше связан с обеспечением уже имеющегося населения, чем с доставкой новых лиц. Приамурскому генерал-губернаторству остро не хватало путей сообщения, что затрудняло всякое управление им и снабжение обитателей региона.

Экономические и стратегические соображения относительно края в рассмотренных текстах переплетались весьма значительно. Это наглядно показано завершением доклада И.П. Надарова и работой В.Е. Тимонова (Надаров, 1889. С. 228; Тимонов, 1898. С. 341–342). Первый был сотрудником приамурского генерал-губернатора и, предлагая в 1889 г. описание Южно-Уссурийского края, продвигал идею о его важности и нужности для страны, необходимости дальнейшего освоения. В.Е. Тимонов в 1898 г. участвовал в изысканиях для выработки решения о желательном месте размещения конечного порта Транссибирской магистрали. Примечательно, что в текстах обоих исследователей, решавших столь различные задачи и находившихся в настолько неодинаковых условиях, экономические и стратегические соображения оказались неразрывно связаны.

С середины 1890-х гг. в центре внимания авторов оказалась идея транзитного экономического развития. Они отзывались на проект соединения Европы и Восточной Азии железнодорожной магистралью. Россия становилась (по мысли идейных вдохновителей проекта) главным хранителем этого транзита. Более того, этим создавалась бы возможность для развития торговли Европейской России с перспективными рынками Китая и Японии. Россия, как предполагалось, сможет сбывать свою продукцию (не в последнюю очередь текстиль) в Азию и получать оттуда местные ресурсы и товары (применительно к Китаю, конечно, в первую очередь чайные грузы). Изначально весь железнодорожный путь предполагалось провести по российской терри-

тории, то есть и по Приамурью, но затем концепция поменялась. В историографии отмечалось, что к концу XIX в. «в политике России на Дальнем Востоке обозначились два направления: первое заключалось в углублении процесса социально-экономического освоения региона и укреплении обороноспособности восточных рубежей, второе – в экспансии в Северо-Восточный Китай и Корею» (Медведева, 2021. С. 1435). Надо отметить, что с увлечением проектами экспансии в Манчжурии, всё меньше внимания уделялось собственным нуждам Приамурья, хотя полного их забвения всё же не происходило. Акцент явно делался на втором из двух данных направлений. Ввиду дальнейшего развития событий трудно определённо сказать, должна ли была Манчжурия войти в русскую сферу влияния или и вовсе быть присоединённой в качестве новой части российского Дальнего Востока. Точно известно лишь, что смещение внимания на проекты вроде КВЖД, Порт-Артура и порта Дальнего, несколько осложнило положение земель уже бывших русскими владениями.

Можно сказать, что изменения середины 1890-х гг. в представлениях центра Империи вполне соотносились с такими метаморфозами государственной политики. В рамках рассмотренных работ регион в этой связи предстал лишь частью транспортного коридора. Хотя укоренение магистрали в крае (и экономическое развитие самой территории) оставалось желательным, но эта задача оказывалась вторичной.

Главным для авторов становилось обеспечение благополучия рельсового пути, его обслуживание. Тут характерен отрывок из работы Ф.К. Дриженко 1902 г., косвенно касающейся Забайкалья. Автор проводил изыскания именно в связи с проведением Сибирской железной дороги, потому огромное озеро и рассматривалось им как приложение к рельсовому пути: «Байкал по своему географическому положению всегда играл важную роль в жизни края как удобный и почти единственный ... путь ... пролегающий по местности, почти совершенно лишённой всяких иных путей ... Но главное значение Байкала – это сообщение вдоль его, как по подъездному пути к Сибирской железной дороге. При нынешних условиях значение Байкала в этом смысле – ещё дело более или менее отдалённого будущего в зависимости от экономического роста самого прибайкальского края в тесном смысле слова. Но дело принимает совершенно иной вид при некоторых

усилиях к искусственному продолжению Байкала, как подъездного пути... Знатоки местной экономической жизни уже давно заметили этот самой природой указываемый путь, ожидающий только исследования и некоторого приложения искусства, чтобы серьёзнейшим образом изменить и поднять благополучие этого края» (Дриженко, 1902. С. 267).

На первый план для авторов выходило экономическое развитие региона с точки зрения его участия в макроэкономических процессах. Теперь край был интересен центру в той мере, в какой он был необходим для обеспечения большого транзитного проекта. Так, например, реки Приамурского края рассматривались именно как «звено, являющееся безусловно необходимым дополнением к экстерриториальной Китайской железной дороге» (Тимонов, 1898. С. 365). Характерно, что многие мероприятия по развитию территорий (в том числе реализовывавшиеся в ходе устройства Транссиба) оказывались при таком взгляде сугубо вспомогательными для достижения главной цели. Примечательно и то, что военно-стратегическое значение Сибирской железной дороги и её ответвлений, на деле бывшее весьма значимым, при рассматриваемом взаимодействии власти и общественности центра оказывалось на периферии внимания.

Для всего рассматриваемого периода характерно, что авторами именно государство рассматривалось как главное действующее лицо транспортного освоения региона. Хотя соответствующие проекты и могли вызываться местными условиями, но их поддержка правительством оказывалась совершенно необходимой (Дриженко, 1902. С. 269; Тимонов, 1898. С. 321). Современная историография вполне солидарна с таким взглядом: даже в случаях особого внимания исследователя к деятельности частных лиц и компаний и руководителем, и исполнителем при транспортном освоении региона оказывается в первую очередь государство (Илларионов, 2019).

По мнению авторов работ, опубликованных в «Известиях», главными мерами, которые следовало предпринять, оказывались улучшение существующей сети путей и её дальнейшее расширение. Это должно было и улучшить положение региона, и способствовать обустройству транспортного коридора (Комаров, 1896. С. 485; Тимонов, 1898. С. 365). Особенно недостаток путей сообщения подчёркивался для северной части Приморской области, где это

действительно было постоянной проблемой. В принципе, для оценки положения этой составляющей края характерно следующее замечание: «Обыкновенных дорог, какие под этим именем принято понимать, в крае не существует» (Ресин, 1888. С. 146). При этом особое внимание уделялось вопросам соединения различных транспортных путей. При устройстве Сибирской железной дороги именно установление связей между разными способами перемещения обрело значение. Оно обеспечивало непрерывность транзитного пути и позволяло укоренить магистраль в регионе: расширить её влияние на край и привлечь к дороге местные товары. Так вопросу установления таких связей оказались посвящены работы Ф.К. Дриженко и В.Е. Тимонова (Дриженко, 1897; Дриженко, 1902; Тимонов, 1898).

Примечательно, что у авторов из всех видов путей сообщения наибольшим вниманием пользовались речные и морские. Первые как чрезвычайно важные подъездные пути к Сибирской железной дороге. Впрочем, так же как и морские, в общем плане, они оказывались необходимой составной частью транзитного пути. Увлечение вопросами транзита иллюстрирует один отзыв на труд В.Е. Тимонова «Очерк главнейших водных путей Приамурского края». Автор рецензии (предприниматель и исследователь) считал эту работу особо своевременной ввиду того, что как раз открывались возможности использования сибирских рек (к которым он причислял и водные артерии Приамурья) для связи с Европой (Латкин, 1897. С. 490).

Морские пути к тому же (более до 1890 г.) выступали как средство связи частей региона между собой и с Европейской Россией (а также обеспечения окраины) (Ресин, 1888. С. 187–192; Надаров, 1889. С. 222–224). Такой фокус внимания едва ли удивителен, учитывая, что это взгляд из центра и для центра. При этом изменение акцентов вполне объясняется продвижением дела с проведением Транссибирской магистрали, которое сняло вопрос о соединении края с Европейской Россией и выдвинуло проблему экономической выгоды этого пути. А как уже отмечалось в историографии, при освоении региона в конце XIX в. водные пути вообще требовали наименьших затрат, чем привлекали к себе особое внимание (Бардадь, 2020. С. 155).

Примечательно отображение разных видов путей сообщения. Так авторы не сомневались в мощи

железных дорог. В их глазах эти средства сообщения были способны кардинально изменить положение области своего прохождения. Например, В.Л. Комаров, обозревавший Амурский край и Маньчжурию в связи с проектами по устройству здесь железнодорожных путей, подчёркивал благотворное влияние, которое должно было бы оказать на Амурскую область проведение по ней рельсового пути (Комаров, 1896. С. 459, 496, 504). Характерно, что при проектировании транзитного пути внимание правительства сместилось на Маньчжурию, из-за чего проект проведения части Сибирской дороги по Амурской области оказался отложен, но автор всё равно счёл нужным изложить своё видение проблемы.

Надо вместе с тем отметить, что для авторов железные дороги пребывали отнюдь не в фокусе внимания. Они служили скорее обязательным фоном и обещали экономическое развитие и процветание территориям прохождения. Рекомендаций относительно улучшения железных дорог в рассмотренных текстах давалось отнюдь немного. Видимо, оттого что сделанного и запланированного, как казалось исследователям, будет почти достаточно, а правительство не склонно было искать совета по этому вопросу. Высшая власть того времени, вообще настолько была склонна держать процесс железнодорожного планирования и строительства под своим контролем, избегая излишних дискуссий, что в историографии присутствует даже мнение, согласно которому именно в этом крылись причины неэффективности Сибирской железной дороги (Marks, 1997. Р. 218–219).

Гужевые сообщения привлекали немного внимания со стороны авторов работ, опубликованных в «Известиях». Отмечалось значение этих дорог для благополучия местного населения, но более основательно они рассматривались как потенциальные подъездные пути для магистрали. Однако главным препятствием (по-видимому, непреодолимым) тут мыслилась необходимость внушительных затрат на проведение новых и улучшение существующих дорог. Так В.Е. Тимонов подчёркивал: «...очевидно, что устройство сухопутных подъездных к сибирской железнодорожной магистрали путей заставит себя ждать ещё очень долго, за отсутствием для столь дорогих сооружений средств» (Тимонов, 1898. С. 320). Это не удивительно, учитывая, что для всех составляющих региона авторы давали весьма невы-

сокую оценку существующих гужевых сообщений (Бретшнейдер, 1900. С. 422; Комаров, 1898. С. 118; Ресин, 1888. С. 146).

Дороги действительно оставались слабым местом региона и именно из-за необходимости серьёзных затрат для поддержания и развития дорожной сети. Положение дел было таково, что замедлялся даже процесс колонизации, казалось бы, бывший одной из основ государственной политики в регионе. Как показал А.А. Илларионов, на юге региона ситуация стала несколько исправляться лишь при начале столыпинской политики аграрных переселений в 1906 году (Илларионов, 2021).

Речные сообщения привлекали наибольшее внимание авторов и в первую очередь как подъездные пути для магистрали. Через них можно было обеспечить большую доступность края для влияния рельсового пути и в свою очередь подвоз местных товаров к железной дороге, обеспечение той необходимостью обслуживанием. Отмечалось произошедшее изменение значения речных сообщений: «С устройством железной дороги до р. Имана значение водного сообщения по р. Сунгаче и оз. Ханка умалится. Тем не менее р. Сунгача и оз. Ханка, как подъездные пути к железной дороге из наиболее заселённых и способных к наибольшей производительности местностей Уссурийского края, будут приобретать всё большее и большее значение» (Тимонин, 1898. С. 330).

Преимущество речных путей виделось в том, что, хотя им и требовались улучшения, но, в противовес гужевым сообщениям, тут затраты обещали быть намного меньшими. При этом ознакомление с такими сообщениями оставалось важной задачей. В данном случае наблюдается частное проявление общей тенденции: применительно к Транссибу реки вообще рассматривались именно как подъездные пути, а не самостоятельные транспортные артерии (Шильникова, 2023).

Морские сообщения представляли в рассматриваемых текстах, в первую очередь, как средство транзита. Характерно замечание С. Илинского, оценивавшего арендованные Россией в Маньчжурии земли, что «из нового же приобретения России, Порт-Артур всё-таки самый ценный пункт в настоящее время как база флота, как выход железной дороги на берега Тихого океана и, быть может, в недалёком будущем большой военный и лучший порт»

(Илинский, 1900. С. 390). В этой связи возможность соединить части региона, разрозненные большими расстояниями и практически отсутствием во многих местностях сухопутных сообщений, посредством морского транспорта постепенно отходила на второй план. Всё более важным для авторов оказывался вопрос, как обустроить конечный пункт Сибирской железной дороги и его взаимодействие с иностранными портами.

Наиболее желательными мерами относительно морских сообщений авторам казались улучшение и расширение. При этом ознакомление с возможностями обустройства и использования перевозок по морю оставалось важной задачей. Так при оценке работы С. Илинского по описанию арендованных в Маньчжурии земель Э. Бретшнейдер особо отметил «острова, представляющие самую важную часть его исследований» (Бретшнейдер, 1900. С. 406).

Важно отметить: существование отечественных морских сообщений в регионе традиционно основывалось на государственной помощи и постоянно нуждалось в ней. Иначе этот способ транспортировки оказывался всецело в руках иностранцев, что, конечно, было крайне нежелательно в стратегическом смысле. Примечательно, что этот аспект не нашёл сколь-нибудь значительного отражения в рассмотренных текстах.

На основании изученного материала можно сделать некоторые предположения относительно тех представлений о транспортном освоении российского Дальнего Востока, которые были характерны при взаимодействии властей и общественности центра Империи в период 1884–1903 гг.

Во-первых, целью такого освоения мыслилось экономическое развитие региона. Вместе с тем, если сначала оно требовалось для закрепления положения России в крае, то чем дальше, тем больше – для подготовки территории к роли транспортного коридора.

Во-вторых, главными мерами для достижения этой цели представляли улучшение и расширение существующей сети путей сообщения, организация связей различных видов транспорта. При этом главным действующим лицом тут выступало правительство.

В-третьих, при рассматриваемом взаимодействии акцент делался на речных и морских сообщениях, как на путях, требующих наибольших усилий для устройства транспортного коридора. Гужевые

сообщения виделись в этом смысле бесперспективными, а железные дороги – не требующими изменений сверх запланированного.

В-четвёртых, рельсовые пути оставались всецело прерогативой правительства, будучи мощным средством изменения экономического положения как отдельно взятого края, так и всей страны.

В-пятых, речные сообщения рассматривались в первую очередь как наиболее удобные, по простоте и дешевизне устройства, подъездные пути к транзитной железной дороге и потому привлекали наибольшее внимание.

В-шестых, гужевые сообщения признавались необходимыми для нужд населения, но внимания на них обращалось мало: в роли подъездных путей они могли быть заменены реками, а высокая стоимость проведения и улучшения обеспечивала незаинтересованность участников взаимодействия.

В-седьмых, морские сообщения, чем дальше, тем больше воспринимались не как средства связать между собой части края и обеспечить их контакт с центром, а как продолжения транзитного пути. В этой связи внимание к ним было велико.

Таким образом, можно выдвинуть гипотезу, что представления о транспортном освоении российского Дальнего Востока в рассматриваемый временной период в центре Империи выстраивались таким образом, что ключевым оказывалось решение стратегических задач укрепления положения страны посредством экономического развития региона. Само это развитие оставалось константой, менялись лишь расставляемые акценты. В зависимости от перемен

государственной политики представления о должном освоении Дальнего Востока трансформировались от идей развития региона самого по себе до восприятия его как приложения к транзитному пути. Вероятно, это можно воспринимать как преобладание гражданской, а не военной тематики при своеобразном взаимодействии власти и общественности в центре. Конечно, в данных представлениях и их трансформациях отобразилась вся сложность взаимосвязей между вопросами транзитного сообщения, развития транспорта и колонизации. И, разумеется, этими проблемами отнюдь не исчерпываются темы, которые следует принимать во внимание при соответствующем рассмотрении. Вместе с тем достаточно ясно видна и некоторая односторонность выявленной системы представлений, тот факт, что она не вполне совпадала с действительным положением дел на Дальнем Востоке. Предположения о будущих эффектах не всегда оправдывались (не в последнюю очередь из-за изменений обстановки в регионе и государственной политики). Что из этих расхождений представляемого и реального вызвано нахождением участников рассмотренного диалога в столицах, а что самим фактом взаимодействия между властью и общественностью, а значит деформацией изначальных позиций его участников – вопрос для дальнейших изысканий. Для сколько-нибудь глубоких выводов по поводу представлений о транспортном освоении российского Дальнего Востока требуются дальнейшие изыскания: изучение иных уровней этих представлений и других хронологических отрезков.

Список источников

Базылева Е.А. Императорское Русское географическое общество и книга (к историографии вопроса) // Вестник Омского университета. 2007. № 4 (46). С. 103–107. EDN: KYRPYT.

Базылева Е.А. Издательская деятельность Общества изучения Амурского края // Вестник Дальневосточного отделения Российской академии наук. 2009. № 1 (143). С. 152–158. EDN: LASZXH.

Барбенко Я.А., Дмитриевская О.Н., Штука В.И. Сучанско-Судухинская экспедиция ОИАК 1896 г. // Известия Восточного института. 2018. № 3 (39). С. 103–119. DOI: 10.24866/2542-1611/2018-3/103-119. EDN: VMVJOC.

Бардаль А.Б. Этапы развития транспортной системы Дальнего Востока России // Проблемы Дальнего Востока. 2020. № 2. С. 152–164. DOI: 10.31857/S013128120009895-5. EDN: XFBZWP.

References

Bazyleva E.A. (2007) Imperial Russian geographical society and Book (historiography of the question). Herald of Omsk University. No. 4 (46). P. 103-107. (In Russ.). EDN: KYRPYT.

Bazyleva E.A. (2009) Publishing activities of the Society for the Study of the Amur Region. *Bulletin of the Far Eastern branch of the Russian Academy of Sciences*. No. 1 (143). P. 152-158. (In Russ.). EDN: LASZXH.

Barbenko Ya.A., Dmitrievskaya O.N., Shtuka V.I. (2018) OIAK's Suchan-Sudukne expedition, 1896. *News of the Eastern Institute*. No. 3 (39). P. 103-119. (In Russ.). DOI: 10.24866/2542-1611/2018-3/103-119. EDN: VMVJOC.

Bardal' A.B. (2020) Stages of development of the transport system of the Russian Far East. *Problems of the Far East*. No. 2. P. 152-164. (In Russ.). DOI: 10.31857/S013128120009895-5. EDN: XFBZWP.

Болдырева Н.Л. А.З. Федоров – исследователь средневековых памятников г. Никольска-Уссурийского // Гуманитарные науки в Сибири. 2011. № 4. С. 83–86. EDN: OOWZNL.

Бретшнейдер Э. По поводу статьи Подполковника Илинского о Гуань-дунском полуострове // Известия Императорского Русского географического общества. 1900. Т. XXXVI. С. 405–432.

Брэдли Д. Общественные организации в царской России : Наука, патриотизм и гражданское общество / пер. с англ. яз. М.Н. Карпец. Москва: Новый хронограф, 2012. 447, [2] с. EDN: QXSLDL.

Вертман Е.Г. Русское географическое общество и охрана памятников природы и истории Сибири // Сохранение и изучение культурного наследия Алтайского края : материалы XVIII и XIX региональных научно-практических конференций. Барнаул : Азбука, 2013. Вып. 18–19. С. 66–69.

Дриженко Ф.К. Рекогносцировка Байкальского озера в 1896 году // Известия Императорского Русского географического общества. 1897. Т. XXXIII. С. 210–241.

Дриженко Ф.К. Гидрографическое исследование Байкала // Известия Императорского Русского географического общества. 1902. Т. XXXVIII. С. 228–271.

Елисеев А.В. Отчёт о поездке на Дальний Восток // Известия Императорского Русского географического общества. 1890. Т. XXVI. Вып. V. С. 333–379.

Зуляр Ю.А. О периодизации истории Восточно-Сибирского отделения Русского географического общества (к итогам 160-летней деятельности ВСОРГО) // Известия Иркутского государственного университета. Серия: История. 2012. № 1. С. 73–85. EDN: OYXDSR.

Илинский С. О новой пограничной линии России с Китаем и об островах, отошедших во владение России на Корейском и Ляодунском заливах // Известия Императорского Русского географического общества. 1900. Т. XXXVI. С. 379–404.

Илларионов А.А. Укрепление транспортных связей в Приамурье во второй половине XIX – начале XX в. : проблема взаимодействия бизнеса с государственной властью // Известия Восточного института. 2019. № 1 (41). С. 21–36. DOI: 10.24866/2542-1611/2019-1/21-36. EDN: PWMFBW.

Илларионов А.А. Дорожное дело в Приморье в начале XX в.: правовые аспекты, ресурсное обеспечение и механизм принятия управленческих решений // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2021. № 2 (57). С. 60–66. DOI: 10.24866/1998-6785/2021-2/60-66. EDN: KHWEQK.

Комаров В.Л. Условия дальнейшей колонизации Амура // Известия Императорского Русского географического общества. 1896. Т. XXXII. С. 457–509.

Boldyreva N.L. (2011) A.Z. Fedorov - researcher of medieval sites of the city of Nikolsk-Ussuriysk. *Humanities in Siberia*. No. 4. P. 83-86. (In Russ.). EDN: OOWZNL.

Bretshneider E. (1900) Regarding the article by lieutenant colonel Ilnsky about the Guandong Peninsula. *News of the Imperial Russian Geographical Society*. Vol. XXXVI. P. 405-432. (In Russ.).

Bradley, Joseph Voluntary associations in tsarist Russia. London : Harvard university press, 2009. (Russ. ed: Bredli D. (2012) Public organizations in tsarist Russia: science, patriotism and civil society. Moscow: New chronograph. 447, [2] p. (In Russ.). EDN: QXSLDL.

Vertman E.G. (2013) Russian geographical society and the protection of natural and historical monuments of Siberia. *Sokhranenie i izuchenie kul'turnogo naslediya Altaiskogo kraya : Materialy XVIII i XIX regional'nykh nauchno-prakticheskikh konferentsii = Preservation and Study of the Cultural Heritage of the Altai territory. Proceedings of the XVIII and XIX Regional Scientific and Practical Conferences*. Barnaul: Azbuka. Iss. 18-19. P. 66-69. (In Russ.).

Drizhenko F.K. (1897) Reconnaissance of Lake Baikal in 1896. *News of the Imperial Russian Geographical Society*. Vol. XXXIII. P. 210-241. (In Russ.).

Drizhenko F.K. (1902) Hydrographic study of Baikal. *News of the Imperial Russian Geographical Society*. Vol. XXXVIII. P. 228-271. (In Russ.).

Eliseev A.V. (1890) Report on a trip to the Far East. *News of the Imperial Russian Geographical Society*. Vol. XXVI. Iss. V. P. 333-379. (In Russ.).

Zulyar Yu.A. (2012) On the periodization of history of the Eastern-Siberian department of the Russian geographical society (outcomes of the department's activity over 160 years). *Bulletin of Irkutsk State University. Series: History*. No. 1. P. 73-85. (In Russ.). EDN: OYXDSR.

Ilnskii S. (1900) On the new border line of Russia with China and on the islands that have passed into Russian possession in the Korean and Liaodong Gulfs. *News of the Imperial Russian Geographical Society*. Vol. XXXVI. P. 379-404. (In Russ.).

Illarionov A.A. (2019) Strengthening of transport links in the Amur river basin in the second half of the 19th - early 20th century: the factor of public-private partnership. *Oriental Institute Journal*. No.1 (41). P. 21-36. (In Russ.). DOI: 10.24866/2542-1611/2019-1/21-36. EDN: PWMFBW.

Illarionov A.A. (2021) Roads in Primorye at the beginning of the XX century: legal aspects, resource provision and managerial decision-making mechanism Road construction in Primorye at the beginning of the 20th century: legal aspects, resource provision and mechanism for making management decisions. *Oikumena. Regional Studies*. No. 2 (57). P. 60-66. (In Russ.). DOI: 10.24866/1998-6785/2021-2/60-66. EDN: KHWEQK.

Komarov V.L. (1896) Conditions for further colonization of the Amur. *News of the Imperial Russian Geographical Society*. Vol. XXXII. P. 457-509. (In Russ.).

Комаров В.Л. Манджурская экспедиция 1896 года // Известия Императорского Русского географического общества. 1898. Т. XXXIV. С. 117–184.

Красильникова И.Н. Русское географическое общество: от съезда к съезду // Вестник Псковского государственного университета. Серия: Естественные и физико-математические науки. 2014. № 5. С. 81–85. EDN: TPTCEP.

Кузьмин А.Н. Некоторые вопросы изучения этнографии, истории и археологии Западно-Сибирским отделом Русского географического общества в конце XIX – начале XX в. // Известия Алтайского государственного университета. 2018. № 2 (100). С. 113–117. DOI: 10.14258/izvasu(2018)2-19. EDN: UQRBVE.

Кырнышева О.В. Роль Императорского Русского географического общества в публикации материалов о зырянах в периодических изданиях XIX века // Вестник Сыктывкарского университета. Серия гуманитарных наук. 2020. № 1 (13). С. 28–39. EDN: ZAGRTZ.

Лаженцев В.Н. География и Русское географическое общество // Известия Коми научного центра Уральского отделения Российской академии наук. 2015. № 2 (22). С. 104–109. EDN: TXJHPL.

Латкин Н.В. Приложение к журналу заседания 18-го ноября 1897 г. Отзыв о труде д. чл. В.Е. Тимонова «Очерк главных водных путей Приамурского края» // Известия Императорского Русского географического общества. 1897. Т. XXXIII. С. 490.

Медведева Л.М. Китайско-Восточная железная дорога как средство реализации дальневосточной политики России в конце XIX – начале XX века // Былые годы. 2021. № 16 (3). С. 1433–1442. DOI: 10.13187/bg.2021.3.1433. EDN: UEZSZI.

Надаров И.П. Южно-Уссурийский край в современном его состоянии // Известия Императорского Русского географического общества. 1889. Т. XXV. Вып. III. С. 197–228.

Павлов К.А. Русское географическое общество: история и современность // Современные проблемы сервиса и туризма. 2010. № 1. С. 4–8. EDN: KZVEQN.

Ресин А.А. Очерк инородцев русского побережья Тихого океана // Известия Императорского Русского географического общества. 1888. Т. XXIV. С. 121–198.

Тимонов В.Е. О главных водных путях Приамурского края в связи с вопросом об избрании места для Тихоокеанского коммерческого порта Сибирской железной дороги // Известия Императорского Русского географического общества. 1898. Т. XXXIV. С. 317–366.

Титаренко А.С. Знатоки Китая: восточный сосед в исследованиях представителей военно-дипломатической и интеллектуальной элиты России (вторая половина XIX – начало XX в.) // Вестник Вятского государственного гуманитарного университета. 2015. № 1. С. 81–89. EDN: TYCSKV.

Хисамутдинов А.А. У истоков дальневосточной науки: энтузиасты из Уссурийска // Вестник Дальневосточного отделения Российской академии наук. 2016. № 3 (187). С. 95–102. EDN: XDFTLN.

Komarov V.L. (1898) Manchurian expedition of 1896. News of the Imperial Russian Geographical Society. Vol. XXXIV. P. 117–184. (In Russ.).

Krasil'nikova I.N. (2014) Russian geographical society: from congress to congress. *Bulletin of Pskov State University. Series: Natural and Physical-Mathematical Sciences*. No. 5. P. 81–85. (In Russ.). EDN: TPTCEP.

Kuz'min A.N. (2018) Some issues of studying ethnography, history and archaeology by the West Siberian department of the Russian geographical society in the end of the 19th century - the beginning of the 20th century. *News of the Altai State University*. No. 2 (100). P. 113–117. (In Russ.). DOI: 10.14258/izvasu(2018)2-19. EDN: UQRBVE.

Kyrnysheva O.V. (2020) The role of the Imperial Russian geographical society in the publishing of materials about Zyrians in the periodicals of the 19th century. *Bulletin of Syktivkar university. Humanitarian Sciences Series*. No. 1 (13). P. 28–39. (In Russ.). EDN: ZAGRTZ.

Lazhentsev V.N. (2015) Geography and the Russian geographical society. *News of the Komi Scientific Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences*. No. 2 (22). P. 104–109. (In Russ.). EDN: TXJHPL.

Latkin N.V. (1897) Appendix to the meeting minutes of November 18, 1897. Review of the work of member V.E. Timonov "Essay on the main waterways of the Amur region". *News of the Imperial Russian Geographical Society*. Vol. XXXIII. P. 490. (In Russ.).

Medvedeva L.M. (2021) Chinese Eastern railway as a means of implementing Russia's Far Eastern policy in the late 19th - early 20th centuries. *Bylye gody*. No. 16 (3). P. 1433–1442. (In Russ.). DOI: 10.13187/bg.2021.3.1433. EDN: UEZSZI.

Nadarov I.P. (1889) The South Ussuri region in its current state. *News of the Imperial Russian Geographical Society*. Vol. XXV. Iss. III. P. 197–228. (In Russ.).

Pavlov K.A. (2010) Russian Geographical Society: history and modernity. *Modern Problems of Service and Tourism*. No. 1. P. 4–8. (In Russ.). EDN: KZVEQN.

Resin A.A. (1888) Essay on the aliens of the Russian Pacific coast. *News of the Imperial Russian Geographical Society*. Vol. XXIV. Iss. III. P. 121–198. (In Russ.).

Timonov V.E. (1898) On the main waterways of the Amur region in connection with the question of choosing a site for the Pacific commercial port of the Siberian railway. *News of the Imperial Russian Geographical Society*. Vol. XXXIV. P. 317–366. (In Russ.).

Titarenko A.S. (2015) Experts in China: eastern neighbor in studies of military-diplomatic representatives and intellectual elite of Russia (second half of XIX - early XX centuries). *Bulletin of the Vyatka State for the Humanities University*. No. 1. P. 81–89. (In Russ.). EDN: TYCSKV.

Khisamutdinov A.A. (2016) At the origin of Far East science: Ussuriysk enthusiasts. *Bulletin of the Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences*. No. 3 (187). P. 95–102. (In Russ.). EDN: XDFTLN.

Шенк Ф.Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог / авторизованный пер. с нем. М. Лавринович. Москва : Новое литературное обозрение, 2016. 573, [3] с.

Шильникова И.В. Обсуждение маршрутов будущей Транссибирской магистрали в российских научно-технических обществах в 1870-х – начале 1890-х гг. // Исторический журнал: научные исследования. 2023. № 1. С. 18–27. DOI: 10.7256/2454-0609.2023.1.39611. EDN: KQQUZ.

Marks S.G. Road to power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850-1917. Ithaca, New York: Cornell University Press, 1997. xxi + 240 p. (In Eng.).

Информация об авторе

Леонов Константин Дмитриевич,
аспирант, Отдел истории Дальнего Востока России,
Институт истории, археологии и этнографии народов
Дальнего Востока Дальневосточного отделения
Российской академии наук,
690000, г. Владивосток, ул. Пушкинская, 89, Россия,
e-mail: leonkotja@yandex.ru
ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-2111-4418>

Вклад автора

Леонов К.Д. выполнил исследовательскую работу, на основании полученных результатов провел обобщение и подготовил рукопись к печати.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

Информация о статье

Статья поступила в редакцию 25 июня 2025 г.; одобрена после рецензирования 13 сентября 2025 г.; принята к публикации 22 сентября 2025 г.

Shenk F.B. (2016) Train to modernity. Mobility and social space of Russia in the age of railways. (Russ. ed.: Lavrinovich M. (2016) Poezd v sovremennost'. Mobil'nost' i sotsial'noe prostranstvo Rossii v vek zheleznykh dorog Moscow: New literary review. 573, [3] p.).

Shil'nikova I.V. (2023) Discussion of the routes of the future Trans-Siberian railway in Russian scientific and technical societies in the 1870s - early 1890s. *Historical Journal: Scientific Research*. No. 1. P. 18-27. (In Russ.). DOI: 10.7256/2454-0609.2023.1.39611. EDN: KQQUZ.

Marks S.G. Road to power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850-1917. Ithaca, New York: Cornell University Press, 1997. xxi + 240 p. (In Eng.).

Information about the author

Konstantin D. Leonov,
Postgraduate student, Department of History of the Russian Far East,
Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences,
89, Pushkinskaya St., Vladivostok 690000, Russia,
e-mail: leonkotja@yandex.ru
ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-2111-4418>

Contribution of the author

Leonov K.D. carried out a research work, based on the obtained results made the generalization and prepared the manuscript for publication.

Conflict of interests

The author declares no conflict of interests.

The author has read and approved the final manuscript.

Article info

The article was submitted June 25, 2025; approved after reviewing September 13, 2025; accepted for publication September 22, 2025.