

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

Институт истории, археологии и этнографии
народов Дальнего Востока

С.А. ВЛАСОВ

И С Т О Р И Я **Дальнего Востока** **России**

Курс лекций



Владивосток
Дальнаука
2005

УДК: 947.043/.088(571.6)(042)

С.А. Власов. *История Дальнего Востока России: Курс лекций.* — Владивосток: Дальнаука, 2005. — 132 с.:ил.
ISBN-5-8044-0641-8

Курс лекций предназначен для студентов высших учебных заведений, изучающих историю Дальнего Востока России в течение одного семестра. Материал охватывает период с конца XVI в. Книга будет полезна всем интересующимся историей Дальнего Востока.

Ил. 25.

Ключевые слова: Дальний Восток, открытия, заселение, освоение, Тихий океан, Амур, КВЖД, БАМ.

Рецензенты

канд. ист. наук *Л.А. Слабнина*
канд. ист. наук *Е.Н. Чернолуцкая*

Издано по решению ученого совета Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН

S.A. Vlasov. A History of the Far East of Russia: Course of Lectures.
— Vladivostok: Dalnauka, 2005. — 132 p.
ISBN-5-8044-0641-8

The course of lectures is intended for students of high institutions studying history of the Far East of Russia for a semester. The book embraces the period since the end of the XVI century. It would be useful for all interested in history of the Russian Far East.

Ill.25

Key words: the Far East, discovery, settlement, development, the Pacific ocean, the Amur river, the Chinese Railway, the Baikal Amur Railway

ISBN-5-8044-0641-8

© С.А. Власов, 2005

Введение

Историю нашей страны невозможно представить без истории российского Дальнего Востока. Уже на протяжении трехсот с лишним лет дальневосточные земли входят в состав России. Процесс открытия, изучения и освоения этих земель проходил не просто. Было затрачено много сил и средств. Вот почему студентам дальневосточных вузов необходимо знать историю региона, в котором им предстоит жить и работать после окончания высшей школы. Ведь они продолжают то дело, которое было начато много лет тому назад. Эти знания помогут молодежи лучше понять современные социально-экономические и политические процессы, происходящие в регионе, поскольку, по словам известного русского историка Н.М. Карамзина, «Настоящее бывает следствием прошедшего».

Данный курс «Истории Дальнего Востока России» рассчитан на студентов неисторических специальностей, изучающих историю российского Дальнего Востока в течение одного семестра. При изложении материала автор стремился сделать его максимально простым и понятным, не усложняя текст чрезмерными «теоретизированием» и обилием цифрового статистического материала, чтобы у студентов не пропало желание дочитать книгу до конца. В то же время, по ходу изложения текста, даются ссылки на использованную литературу, что может вызвать определенный интерес у специалистов. Особенно это относится к истории советского Дальнего Востока, поскольку в отечественной историографии не так много работ обобщающего характера по истории Дальнего Востока в советский период.

Хронологически курс «Истории Дальнего Востока России» охватывает период с конца XVI до начала XXI в. Территориальные рамки ограничены географическим понятием Дальний Восток, т.е. включают административные единицы, входящие в Дальневосточный федеральный округ за исключением Якутии.

Лекция 1

Продвижение по Сибири. Выход к Тихому океану и на Амур

Во второй половине XVI в., после того как Иван Грозный покорил сначала Казанское (1552 г.), а затем Астраханское ханства (1556 г.), у русских людей появилась возможность начать освоение новых территорий, расположенных за Волгой, — районов Урала и Западной Сибири. Основной причиной продвижения на восток было желание найти постоянные и стабильные источники пушнины, составлявшей в то время немалую долю доходов казны. Кроме того, русские люди стремились на вновь осваиваемых землях заняться хлебопашеством, солеварением, рыбным и охотничьим промыслами.

Первыми из тех, кто начал активно осваивать новые территории, были купцы Строгановы. В 1574 г. Строгановы получили от царя грамоту, дававшую им право строить крепости на Иртыше и владеть землями у реки Тобол. Но осуществить задуманные планы было непросто. В это время на просторах Сибири располагалось Сибирское ханство, где с 1563 г. властвовал хан Кучум, он пришел на смену хану Едигеру, который с 1555 г. признал себя вассалом России и обязывался платить ежегодную дань в 1 тыс. соболей. В 1573 г. Кучум, получив известие об успешном нападении крымских татар на Москву, разорвал отношения с Россией¹.

Чтобы обезопасить свои новые владения от возможных нападений сибирского хана, Строгановы наняли казачью дружину под предводительством Ермака. Казачья дружина, в составе которой было 800 чел., начала поход в 1581 г. Ермаку удалось выйти на Иртыш и в конце 1582 г. после жестокого боя взять ставку Кучума — укрепленный городок Кашлык.

Победа Ермака объяснялась не только тем, что казаки имели огнестрельное оружие (чего не было у Кучума) и отличались

хорошей воинской выучкой и личной храбростью, но также и тем, что Ермак применил в сражении правильную тактику. Дело в том, что войско Кучума делилось на две неравные по численности и воинскому умению части. Первая — это профессиональные воины, составлявшие как бы личную гвардию правителя. Их численность была незначительна, но боевая выучка очень высока. Вторая часть — это многочисленное ополчение, состоявшее из непрофессиональных воинов и отрядов, присланных из подвластных правителю улусов. Эта часть войска отличалась слабой дисциплиной и неустойчивостью. Ермак нанес удар по наиболее боеспособной, но малочисленной части войска Кучума. Преимущества над гвардией сибирского хана и предопределили общую победу².

После этого многие вассалы Кучума из подвластных хану сибирских народов (ханты, манси, татары) поспешили явиться к Ермаку с дарами, заявив, что они признают власть московского царя. Принимая принесенные подарки (пушнину и съестные припасы), Ермак договаривался с ними о включении подвластных им территорий в состав Русского государства³. Так у русских людей появилась возможность проникать в Сибирь, селиться там и заниматься различными промыслами, не опасаясь подвергнуться нападению со стороны вассалов Кучума. И хотя остатки войск сибирского хана продолжали оказывать сопротивление продвижению русских, в Сибири появились первые русские поселения. В 1586 г. была заложена крепость Тюмень, а в 1587 г. — Тобольск, который впоследствии стал русским центром Сибири.

В 1598 г. остатки войск Кучума были разгромлены, и Западная Сибирь окончательно вошла в состав Русского государства. Началось экономическое освоение края, сюда устремился поток торговых, служилых людей, беглых крестьян, казаков.

Основное богатство Сибири — пушнина — было не только хорошим пополнением государственной казны, но способствовала также росту доходов купцов и промышленных людей. В начале XVII в. 11 % всех доходов казны давали поступления меха из Западной Сибири. В последующие годы значение сибирской пушнины еще более возросло. В 40–50-е годы XVII в. из Сибири вывозилось до 154 тыс. одних только соболей средней стоимостью

20–30 руб. за шкурку. В царствование Алексея Михайловича (1645–1676) сибирская пушнина приносила в казну по 600 тыс. руб. ежегодно, что составляло около трети всех государственных доходов⁴.

Казачи-землепроходцы и промышленные люди не только поставляли пушнину в Москву (по закону они обязаны были сдавать государству десятую часть своей добычи), но также собирали сведения о наличии в новых землях полезных ископаемых, — прежде всего серебра, в котором государство в то время остро нуждалось, так как из серебра в XVII в. чеканили монеты.

Движение на восток было также обусловлено желанием крестьян и посадских людей вырваться из феодальной зависимости, избежать тяжелых оброчных и барщинных повинностей. И хотя в XVII в. существовали законы о сыске беглых крестьян, власти особо не препятствовали добровольному переселению их в Сибирь. Прежде всего потому, что в бега из центральных районов уходили наиболее беспокойные крестьяне, которые не хотели подчиняться крепостническому порядку. Кроме того, стихийная колонизация в конечном счете вела к тому, что власть московского царя распространялась на новые территории, и границы России постоянно расширялись.

Продвижение русских по Сибири — от Урала до берегов Тихого океана — было быстрым и стремительным. Понадобилось чуть более полувека, чтобы преодолеть огромное расстояние, и все это несмотря на тяжелые климатические условия, непроходимую тайгу и враждебность местного населения.

Сибирь в то время была заселена различными малыми народами — тунгусами, эвенками, якутами, у которых был низкий уровень развития производительных сил; они не имели своей государственности и поэтому оказались не в состоянии противодействовать продвижению русских в глубь Сибири. Более того, русские принуждали коренных жителей платить своеобразный натуральный налог — ясак, который взимался соболями, лисицами, бобрами и другой пушниной. Уплата ясака считалась признанием того, что местное население подпадало под власть московского царя и становилось подданным Русского государства. Ясак предпочитали брать соболями, его размеры были различны и ко-

лебались от 5 до 22 соболей. При сборе ясака широко применялись жесткие, силовые методы. Одним из наиболее распространенных способов принуждения было заложничество.

Наличие огнестрельного оружия и личная отвага казаков-землепроходцев обеспечивали им постоянный успех практически во всех военных стычках с теми туземными племенами, которые не хотели выплачивать ясак.

Движение на восток носило стихийный характер, не имело определенного плана, так как во многом освоение Сибири считалось частной инициативой, а не государственной политикой. Отряды первопроходцев со всем необходимым — продовольствием, порохом, свинцом — организовывались, как правило, на частные средства и вели поиски «новой земли», богатой пушниной.

За ватагами первопроходцев следовали «государевы люди» (чиновники), которые, выполняя распоряжения власти, закрепляли пройденные пространства небольшими крепостями-острожками, ставшими впоследствии военно-административными центрами и местами торгового обмена с местным населением.

Сибирская тайга была труднопроходимой, поэтому продвижение на восток осуществлялось в основном речными путями (зимой по льду, в теплое время года по воде). Если взглянуть на карту, то видно, что левые и правые притоки больших сибирских рек — Оби, Енисея и Лены — близко подходят друг к другу, составляя почти параллельные естественные дороги, по которым и шло продвижение. Поэтому острожки закладывались прежде всего в наиболее удобных местах — на берегах рек⁵.

С основанием в 1619 г. Енисейского острожка под контролем русских оказался обширный район бассейна реки Енисея. Отсюда шаг за шагом русские отряды стали осваивать Восточную Сибирь. В 1632 г. служилый человек Петр Бекетов, пройдя по Лене, поставил Ленский (Якутский) острог. Шесть лет спустя царским указом этот острог был объявлен центром Якутского воеводства. Сюда был направлен воевода Петр Головин, который прибыл в Якутск только в 1641 г.⁶

Из Якутска началось планомерное освоение земель, расположенных дальше на север, восток и юго-восток. Отсюда каждую весну отправлялись партии промышленных людей, ватаги каза-

ков. Предводители отрядов и экспедиций получали от якутского воеводы специальные указы, в которых, наряду с различными предписаниями, указывалось на необходимость сбора сведений о местных народах, их численности, хозяйственной деятельности, обычаях. Так собиралась информация, которая использовалась в последующих походах.

Весной 1638 г. отряд томских казаков во главе с атаманом Д.Е. Копыловым прошел вверх по р. Алдан до устья р. Янды, где в июле того же года был поставлен Бутальский острог. Там эвенки рассказали казакам о существовании на юге большой реки Силкар, в низовьях которой якобы находилась серебряная гора. Последнее известие особенно заинтересовало Копылова, так как в XVII в. Россия из-за отсутствия серебра собственной выплавки была вынуждена покупать его для чеканки собственной монеты в Западной Европе. Поэтому на поиски серебра было решено отправить помощника Копылова пятидесятника Ивана Юрьевича Москвитина⁷. Весной 1639 г. 31 казак отправился в путь по Алдану, затем они перешли на приток Алдана — р. Маю. В верховьях Маи они, по совету проводников-эвенов, нашли переход через хребет Джугджур и вышли к реке Улье, по которой спустились к берегам Охотского моря. Произошло это в августе 1639 г. Так впервые русские люди вышли на тихоокеанское побережье.

От местных жителей казаки узнали о р. Охоте, богатой рыбой, и в октябре 1639 г. первыми из русских вышли на эту реку, где впоследствии, в 1647 г., был заложен Охотский острог, сыгравший важную роль в истории русского мореплавания в водах Тихого океана в XVIII—XIX вв.

Отряд Москвитина провел на охотском побережье две зимовки; казаки совершали плаванья вдоль побережья, собирали ясак, охотились на моржей. В одном из таких походов казаки дошли до Шантарских островов, населенных нивхами, и увидели на тех островах «многие дымы». Из-за своей малочисленности они не рискнули высадиться на берег. Но так как по пути их «изныл голод», то для пропитания они завернули в одну из рек. Встретившиеся им эвены сообщили, что за островами (Шантарскими) есть большая река, которую местные жители называли Монгму, что означало «большая вода», «сильная вода». От этого

названия пошло искаженное «Момур» или «Омур», а впоследствии река получила название Амур.

По сообщениям эвенов, большая река впадала в море, в ее устье жили нивхи, а выше по течению — «конные люди». Как выяснилось позже, конными людьми эвены называли дауров и дючеров, у которых было развито коневодство. Эвены говорили, что конные люди умели выращивать хлеб, в их хозяйстве в изобилии водились скот и домашняя птица, и они добывали в горах серебряную руду.

Все эти сведения были важны для казаков потому, что кроме поисков мест, богатых соболями, залежей серебряной руды, русские вели поиски земли, где можно было заняться хлебопашеством. Снабжение хлебом Якутского острога и других мест Восточной Сибири было весьма сложной задачей, так как хлеб приходилось доставлять за тысячи верст из европейской части России и Западной Сибири по труднейшему пути. Поэтому поиски зерновых районов, близких к Якутскому острогу, имели важное значение.

В 1641 г. Москвитин тем же путем вернулся в Якутск. Его сообщения были дополнены сведениями, которые доставили в Якутск казаки отряда Перфильева. Они вышли к рекам Витиму и Шилке, где узнали от местных тунгусов «про большую реку Жи (Зею), которая пала в Силкар (Шилку), а Силкар — в Монгму (Амур), а эта река пошла в море». Такие же сведения об Амуре получили от тунгусов казаки из отряда Матвея Глебова.

Из всех донесений, полученных якутской администрацией, становилось ясно, что к юго-востоку от Якутска, за Становым хребтом течет большая многоводная река, и якутский воевода Петр Головин принимает решение организовать на Амур казачий поход.

Лекция 2

Русско-китайские отношения во второй половине XVII в.

В 1643 г. из Якутска для похода на Амур вышел большой казачий отряд, который возглавил Василий Поярков. К походу готовились основательно: якутский воевода снабдил казаков всем необходимым; в составе отряда, насчитывавшем более 100 чел., были не только служилые и «охочие» люди, но и толмачи (переводчики) и даже кузнец. В наказе Пояркову говорилось: «Воевода Петр Головин велел идти из Якутского острогу для государственного ясачного сбора и для прииску вновь неясашных людей и для серебряной и медной и свинцовой руды и хлеба».

Сначала отряд шел вниз по Лене до устья Алдана, потом по Алдану вверх до устья реки Гонам, затем вверх по Гонаму. Наступившие холода заставили казаков стать на зимовку. Поярков, отобрав 90 чел. (оставив остальных охранять грузы), налегке пошел на лыжах через горы в долину р. Зеи и там остановился на зимовку. Зимовка выдалась очень тяжелой; из-за нехватки продуктов начался голод, и почти половина отряда погибла.

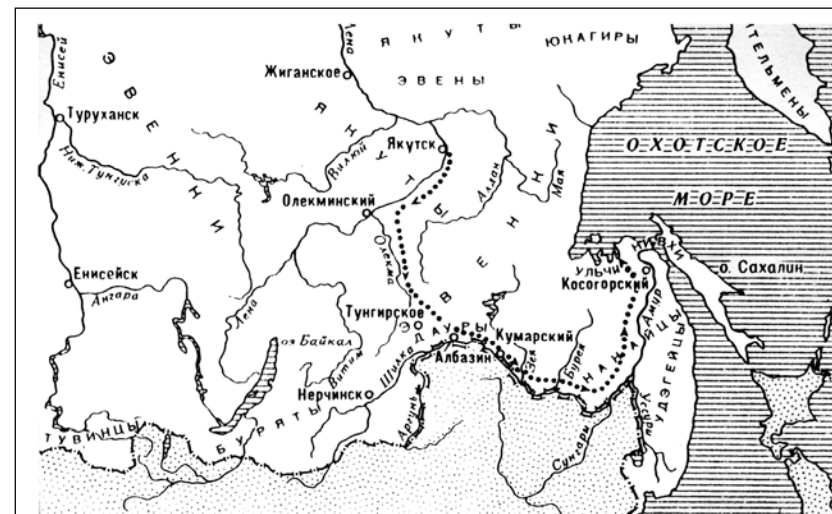
Весной, когда вскрылись реки, к Пояркову подошли казаки с грузами и продовольствием, и отряд продолжил путь по Зее. В июне казаки вышли на Амур, где подверглись нападению дючеров. Поярков решил было вернуться в Якутск, но находившийся в отряде бывший москвитинский толмач Семен Чистой пообещал довести поярковцев от устья Амура до устья Ульи.

Перезимовав в низовьях Амура, летом 1645 г. Поярков вышел в Охотское море. Плавание на речных судах, непригодных к морским переходам, оказалось очень тяжелым и опасным. Казаки были вынуждены идти только «подле берега» и поэтому достигли устья Ульи лишь в сентябре 1645 г., где им пришлось зазимовать¹.

В Якутск Поярков вернулся в 1646 г. С устья Ульи до Якутска он добирался тем путем, которым ранее ходил Москвитин. В

своем сообщении Поярков так описывал Даурскую землю (Приамурье): «Те земли людны, и хлебны, и собольны, и всякого зверя много, и хлеба родится много, и те реки рыбны». Эти рассказы еще более усилили интерес русских к Приамурью.

Новая экспедиция в бассейн Амура была совершена по инициативе Ерофея Хабарова. Разбогатев на торговле и ростовщичестве, Хабаров решил вложить свои средства в организацию экспедиции на Амур. Появившийся в Якутске в 1649 г. новый воевода Дмитрий Францбеков помогал Хабарову, в том числе и своими средствами².



Экспедиция Е.П. Хабарова 1649–1653 гг.

В 1649 г. 70 чел. во главе с Хабаровым вышли из Якутска вверх по Лене и шли до устья Олёкмы, а затем по Олёкме — до устья реки Тугир, где экспедицию застала зима. В январе 1650 г. после короткого отдыха казаки на лыжах перевалили Становой хребет и вышли к истокам реки Урки, по которой и спустились к Амуру. Хабаров оказался во владениях даурского князька Лавкая; спустившись ниже по Амуру, казаки решили обосноваться рядом с улусом даурского князя Албазы. Дауры не хотели подчиняться русским и оказали сопротивление. У Хабарова было

недостаточно сил, чтобы сладить с даурами, и он вернулся в Якутск за подкреплением.

В Якутске Хабаров представил Францбекову чертеж Амура (в его верхнем течении) и образцы знаков, которые затем были отправлены в Москву. Из якутской казны служилым людям, отправлявшимся с Хабаровым, были выданы пушки, а также порох и свинец, и в июле 1650 г. отряд вышел на Амур.

К осени отряд Хабарова вырос до 300 чел. На зиму казаки обосновались на месте захваченного ими городка даурского князя Албазы. Все лето 1651 г. Хабаров провел в плавании по малоизвестной ему реке, в столкновениях с даурами. Очередную зимовку отряд провел в Ачанском городке (примерно в трех километрах от современного с. Троицкого, Хабаровского края), где весной 1652 г. подвергся нападению со стороны маньчжуров. Маньчжуры собрали войско из 600 чел. с шестью пушками, 30 пищальями. К ним присоединились более 1,5 тыс. аборигенов и 24 марта они напали на казаков. Отбив натиск маньчжуров, 156 казаков бросились в атаку и обратили их в бегство. В бою погибли 676 маньчжуров и местных, 10 казаков были убиты, 78 ранены. Победителям достались 830 лошадей с хлебными запасами, 17 пищалей, две пушки³. В мае, когда сошел лед, казаки отправились в обратный путь — вверх по Амуру.

Хабаров был человеком крутого нрава, казакам не раз приходилось терпеть от него грубость и произвол. Они написали на него жалобу, Хабаров был отозван с Амура и в 1653 г. отправлен для разбирательства в Москву. После его отъезда управление казаками на Амуре передалось Онуфрию Степанову. Он был объявлен «приказным человеком Великой реки Амур и новые Даурские земли».

Степанов успешно действовал со своими сподвижниками до 1658 г., значительно расширив сферу влияния русских в низовьях Амура. Казаки поднимались по р. Уссури до ее притока р. Сунгач, заходили в реки Хор, Бикин, Иман. В те годы русские землепроходцы впервые достигли оз. Белое (Ханка). Летом 1658 г. ниже устья Сунгари отряд Степанова попал в засаду, устроенную маньчжурами. В бою погибли 270 казаков, сам О. Степанов попал в плен и был казнен⁴.

По прибытии в Москву Хабаров был доставлен в Сибирский приказ. Там посчитали, что его прегрешения перед казаками не столь велики, но в то же время оценили, что благодаря Хабарову началось присоединение Приамурья к России и стала зарождаться хозяйственная деятельность на этой территории. Было решено наградить его званием «сын боярский», дать ему земли в Илимском остроге, но на Амур впредь не пускать.

Московское правительство осознавало важность Амура не только как района, где можно было заниматься различными промыслами, но и как естественной границы с соседним Китаем. Сами китайцы в то время не жили на Амуре, но иногда вступали в контакты с местным населением, постоянно проживавшим в Приамурье. Эти контакты, впрочем, не всегда носили мирный, торговый характер: нередко дауры и дючеры подвергались набегам со стороны одной из китайских народностей — маньчжуров.

После того как русские стали обживать в Приамурье, часть местных князьков признала власть московского царя, другие же стали искать покровительства у китайского императора; появились проблемы с перебежчиками.

Эти и другие вопросы нуждались в урегулировании. С этой целью в июне 1654 г. из Тобольска был отправлен русский посол Федор Байков, которому поручалось установить с Китаем дипломатические и торговые отношения. Миссия Байкова была не первой попыткой договориться с Китаем о торговле. Еще в 1618 г. в Пекине побывало русское посольство во главе с томским казаком Иваном Петлиным, который доставил в Москву грамоту китайского императора на право ведения торговли⁵. Эту грамоту не смогли перевести в Посольском приказе, она, как и остальные документы, «утонула» в бумажном море русской бюрократии. К тому же в 1644 г. власть в Китае переменялась — править начала новая маньчжурская династия Цин, поэтому русским пришлось заново выстраивать отношения с Китаем.

Посольство Байкова прибыло в Пекин в марте 1656 г. Китайцы встретили его недружелюбно. Байкова принимали как чиновника вассального государства, а подарки, которые он вез китайскому императору от русского царя, приняли в качестве дани. В то время у русских и китайцев были различные подходы

к международным отношениям, обусловленные политическими традициями, правовыми и дипломатическими нормами. Россия руководствовалась европейскими понятиями о равенстве суверенных государств. Правители Китая выступали в отношениях с соседями на основе китаеццентристской модели (Китай — «сюзерен», соседи — «вассалы»). От вассальных правителей и их послов в Китае требовалось подчинение придворному церемониалу, который соответствовал концепции превосходства Китая. Послы вассальных стран, в том числе и европейских государств, должны были исполнять унижительный обряд «коутоу» — становиться девять раз на колени и девять раз простираться ниц перед императором. Еще до аудиенции от них требовалось проделать этот обряд перед пустым тронном или табличкой с именем богдыхана, поставленной на стол. Выполнять этот унижительный церемониал Байков отказался. Во время встречи с китайскими чиновниками русских обвинили в том, что они вели боевые действия на Амуре (имелось в виду столкновение между отрядом Хабарова и частью маньчжурского войска в марте 1652 г.). На это Байков ответил, что казаки — люди вольные, и он за их действия не отвечает. В общем, переговоры ни к чему не привели. К императору Байкова так и не допустили, и в сентябре 1656 г. посольство было вынуждено покинуть Пекин.

Во второй половине XVII в. было еще несколько поездок русских дипломатических миссий в Китай, но все они заканчивались безрезультатно. Самым удачным оказалось посольство Николая Спафария (1675–1677). Переговоры в Пекине проходили с мая по сентябрь 1676 г. Русский посол пошел на некоторые уступки в области церемониала и был принят императором, но в целом переговоры успеха не имели. На все предложения об установлении дипломатических и торговых отношений китайское правительство отвечало отказом. Вернувшись в 1677 г. в Россию, Спафарий по итогам поездки высказал предположение, что китайцы, вероятно, пытаются решить вопрос о границах в Приамурье силой и вынудить русских покинуть места, где они начали обживаться.

Дальнейшие события подтвердили правоту Спафария. Как только русское посольство отбыло из Пекина, правительство Китая

начало подготовку к войне с русскими в Приамурье. В 1683 г. чуть ниже устья Зеи, на правом берегу Амура, китайцы построили крепость Айгунь, которая стала их опорным пунктом в Приамурье. Это было первое китайское поселение на Амуре — до этого китайцы на Амуре не селились.

Тем временем русские продолжали осваивать и обживать Приамурье и прилегающие районы. К началу 80-х годов XVII в. по Амуру и его притокам Шилке, Аргуни и другим насчитывалось более 20 русских поселений. Одним из основных видов хозяйственной деятельности был пушной промысел. Наибольшим спросом пользовался мех соболя, но кроме него добывали также бобров, лисиц, песцов, горностаев, белок, зайцев.

Промысловая охота обычно велась артелью, куда входили до десяти охотников-промысловиков. Охота велась с помощью примитивных ловушек с наживкой из мяса или рыбы. Использовались также обметы — сети, которыми обметывали норы и деревья, где скрывались соболя. Охота на соболей велась с участием собак, они выслеживали и загоняли зверя на дерево, оттуда его затем сбивали охотники.

В районах Приамурья значительное развитие получило также рыболовство. Рыба служила, особенно зимой, основным продуктом питания.

Московская администрация настоятельно требовала организации в Приамурье, которое подходило по климатическим и почвенным условиям для занятия земледелием, освоения «государевой пашни», столь необходимой для снабжения хлебом служилых людей в Восточной Сибири. Доставка зерна в осваиваемые районы — дело чрезвычайно трудоемкое, поэтому себестоимость такого хлеба была очень высока. Первые попытки организовать там земледелие предпринимались еще во времена Хабарова, когда он, отправляясь в свой второй поход на Амур, взял с собой двадцать ленских крестьян, которые положили начало хлебопашеству близ устья Шилки.

В дальнейшем русское земледелие в Приамурье получило развитие в районе Албазинского острога, основанного в 1665 г. на месте городка даурского князька Албазы, разоренного во время похода Хабарова. С начала 80-х годов население Албазинского

уезда полностью обеспечивало себя хлебом и часть излишков продавало в Нерчинск⁶.

Однако обжиться и обустроиться русским людям в Приамурье не было суждено. В июне 1685 г. китайское войско численностью 6 тыс. чел. осадило Албазин. В остроге в то время находились 450 служилых людей, крестьян и купцов. У защитников Албазина было всего три пушки и триста мушкетов против ста китайских пушек. Несмотря на малочисленность и нехватку вооружения, на предложение сдать крепость русские ответили отказом. Штурм длился несколько дней. Гарнизон под командованием воеводы Алексея Толбузина, истратив запасы пороха и свинца, продолжал отбиваться, используя камни и кипящую смолу. Осознав, что штурмом острог не взять, китайцы решили его сжечь. К деревянным стенам Албазина они натаскали огромное количество хвороста и подожгли его. Лишь после этого защитники крепости были вынуждены начать переговоры.



Дауры. С гравюры из книги XVII в.

В июле оставшиеся в живых албазинцы ушли в Нерчинск. Китайцы, разрушив остатки крепости, также ушли из Албазина. Но уже в августе 1685 г. Толбузин с казаками вернулся на старое место. В короткий срок крепость была восстановлена, но при этом казаки учли уроки предыдущей осады. Они сделали двойные деревянные стены, промежутки между которыми были засыпаны землей. Удалось укрепиться и в количественном отношении — к лету следующего 1686 г. число албазинцев достигло 1000 чел.

В июле 1686 г. китайская армия снова появилась под стенами Албазина. На этот раз у китайцев было 8 тыс. пехоты и 3 тыс. конницы с сорока полевыми пушками. Началась вторая осада Албазина. К ноябрю число защитников крепости уменьшилось до 150 чел., а к маю 1687 г. их осталось всего 66. Понесли потери и китайцы; кроме того, у них начались проблемы с продовольствием, и в мае 1687 г. они сняли осаду и ушли от Албазина.

Лишь после того как китайцы убедились, что вытеснить силой русских из Приамурья не удастся, они пошли на переговоры, преследуя ту же цель — решить вопрос о принадлежности Приамурья в свою пользу.

Для урегулирования русско-китайских отношений в январе 1686 г. из Москвы было отправлено посольство, возглавляемое Федором Головиным. Ему вменялось добиться заключения мирного договора с Китаем, разграничить владения обоих государств в Приамурье и установить торговые отношения.

Московское правительство осознавало, что в этом регионе силы России и Китая неравны. Поэтому в инструкциях Головину предусматривалась возможность некоторых уступок со стороны России во время переговоров.

После многочисленных приключений и передраг (находясь на территории Монголии, посольство чуть было не попало в плен; долго согласовывалось место, где должны проходить переговоры) только летом 1689 г. посольство Головина прибыло в Нерчинск, где его уже ожидали представители китайской стороны, причем китайских послов сопровождал военный эскорт в количестве 5 тыс. чел. с пушками. Чуть позже подошли новые войска, и общая численность китайских войск у Нерчинска достигла 17 тыс. Головин располагал лишь охраной — 1,5 тыс. стрельцов.

В таких неравных условиях, когда китайская сторона явно демонстрировала силу, начались переговоры. Поначалу китайцы потребовали отдать им все земли до оз. Байкал, включая Приамурье и Забайкалье. Головин отверг притязания китайцев и, несмотря на угрозы, убедил их провести границу иначе. Переговоры проходили почти месяц, и 29 августа 1689 г. первый русско-китайский договор был подписан.

Согласно договору русско-китайская граница должна была проходить по р. Аргуни (от ее верховьев), далее по р. Горбице, которая впадает в Шилку, а от верховьев Горбицы по «каменным горам» (Становой хребет) в сторону моря⁷. Неопределенность границы к северу от Амура объяснялась тем, что названия гор, служивших географическими ориентирами, не имели идентичного названия у русских и китайцев. Этот район был попросту неизведан ни теми, ни другими. Было оговорено, что территория, расположенная между р. Уда и «рубежом каменных гор» (земли близ охотского побережья), остается неразграниченной «до иного благополучного времени».

Согласно договору русским надлежало разрушить Албазин, а жителей вывести на российскую территорию. Установились торговые отношения, подданным обоих государств разрешалось торговать на территории другой страны при условии наличия у них «проезжих грамот». Для ведения торговли с Китаем в Нерчинске и Иркутске были установлены таможенные посты, где купцы уплачивали пошлины за вывозимые и ввозимые товары⁸.

Нерчинский договор, навязанный России силой оружия, вынуждал русских оставить освоенные земли на Амуре. Потеря Россией Приамурья отрицательно сказалась на развитии русского Дальнего Востока: процесс исследования и хозяйственного освоения региона пошел в северо-восточном направлении, тогда как благоприятные в климатическом отношении, удобные со стратегической точки зрения земли оказались вне сферы деятельности Русского государства.

Лекция 3

Открытие Чукотки, Камчатки, Курильских островов и Русской Америки

Якутск, став административным центром, оказался тем местом, откуда практически каждый год различные казачьи отряды и ватаги уходили на поиски «новой земли». Продвигаясь на северо-восток, летом 1643 г. казаки достигли низовьев р. Колымы, в устье р. Анюя zaloжили зимовье. Отсюда, из Нижнеколымского зимовья, в 1647 г. была предпринята первая попытка достичь морем р. Анадырь и выйти на Чукотку, где, по слухам, имелись большие лежбища моржей, клыки которых ценились очень высоко. Эта попытка оказалась неудачной, мореходы на утлых суденышках — кочах, едва выйдя в море, натолкнулись на «лед непроходной» и были вынуждены вернуться.

Весной 1648 г. торговые люди задумали новый морской поход на Анадырь и предложили возглавить экспедицию Семену Дежневу. В июне отряд Дежнева на шести кочах вышел с Колымы. Вскоре к ним присоединился еще один коч с казаками. Плавание было трудным: два коча потерпели крушение, еще два пропали без вести. В начале сентября остатки отряда Дежнева достигли крайней оконечности Евразийского континента — «Большого каменного носа» (так его тогда называли казаки) — и впервые прошли через пролив между Азией и Америкой. Так, задолго до Беринга казаки открыли пролив, разделяющий два континента, а Дежнев тем самым вписал свое имя в историю географических открытий.

В начале октября 1648 г. в Беринговом море дежневцы попали в бурю, два коча затонули, а коч Дежнева выбросило на берег южнее устья Анадыря. С оставшимися в живых двенадцатью казаками Дежнев вышел на Анадырь, где на одном из островов, удаленном более чем на шестьсот километров от устья реки, он zaloжил зимовье — первое русское поселение на Чукотке¹. Чук-

чи отнеслись к появлению русских довольно враждебно, но казаки, несмотря на малочисленность, не только не дали себя в обиду, но и принудили местное население платить ясак.

Из Анадырского зимовья Дежнев отправил в Якутск донесение, в котором описал свое плавание 1648 г. и приложил чертеж Анадыря. К весне 1650 г. у казаков стали заканчиваться запасы пороха и свинца, но на счастье Дежнева ему на помощь с верховьев Анадыря пришел казачий отряд М.С. Стадухина.

В мае 1659 г., на Анадырь прибыл казачий сотник Курбат Иванов, которому Дежнев сдал зимовье². Пробыв на Анадыре еще пару лет, в 1662 г. он вернулся в Якутск. С собой Дежнев привез столько моржового клыка, что в казне Якутска не нашлось денег, чтобы с ним расплатиться.

В 1662 г. Дежнева из Якутска отправили в Москву в составе отряда, сопровождавшего «государеву казну». В Москве за свои заслуги Дежнев получил чин казачьего атамана, а также жалованье за многие годы службы.

Однако подробности похода Дежнева долгое время были неизвестны. Только в 1736 г., работая в составе академического сухопутного отряда Второй Камчатской экспедиции, Г.Ф. Миллер нашел в Якутском архиве уникальные документы о походе Дежнева в 1648 г. «в коих оной морской путь описан с довольными обстоятельствами...»³.

После того как благодаря Дежневу русские обосновались на Анадыре, они стали проникать на Камчатку. Первым на севере полуострова на р. Пенжине в 1650 г. побывал М.С. Стадухин. В 1662 г. на Камчатку попал И.М. Рудец с казаками. Они прошли тем же маршрутом, что и С. Дежнев (с низовьев Колымы, обойдя Чукотку) и провели зимовку 1662–1663 гг. на р. Камчатке⁴. В 1670–1680 гг. XVII в. Камчатку стали изображать на различных чертежах Сибири, которые составлялись в Тобольске и Москве.

В 1695 г. группа из 16 казаков, возглавлявшаяся Лукой Морозко, побывала на севере Камчатки, дойдя до р. Тигиль. Им удалось собрать много полезных сведений о полуострове. Их сообщения, доставленные в Анадырь, заинтересовали находившегося там якутского казака Владимира Атласова, который решил организовать большой поход на Камчатку.

В декабре 1696 г. отряд в 120 чел. вышел из Анадырского острога. Поход оказался удачным. За два года, которые Атласов провел на Камчатке, участники похода прошли вдоль всего западного побережья полуострова вплоть до его южной оконечности — мыса Лопатка. По итогам похода были сделаны подробные описания, так называемые «скаски». «Скаска» Атласова давали самые разнообразные сведения о Камчатке, ее природе, естественных богатствах, занятиях местных жителей. Но главная заслуга Атласова состояла в том, что он смог закрепить за Россией почти весь полуостров. А.С. Пушкин справедливо назвал его «камчатским Ермаком».

Позже, когда Атласов вернулся из похода и был отозван в Москву, в Сибирском приказе он рассказывал не только о Камчатке, но и о Курильских островах, сведения о которых получил от местных жителей и пленного японца по имени Дэмбей, заброшенного на полуостров во время шторма. Сообщениями Атласова заинтересовались власти, и Якутскому воеводе было поручено собирать все сведения о Курилах.

Первую попытку проникнуть на острова предприняли в 1711 г. казаки Д. Анциферов и И. Козыревский, побывавшие на самом северном острове Курильской гряды — острове Шумшу. Казаки собрали с местных жителей — айнов ясак, сделали чертеж Шумшу и соседнего острова Парамушир.

Два года спустя, летом 1713 г., Козыревский, взяв с собой 66 чел., снова отправился на острова. Казаки побывали на Парамушире, где у айнов собрали подробные сведения о географии всей Курильской гряды. Эти сведения были дополнены сообщениями, полученными от двух японцев, занесенных тайфуном на Камчатку. Так впервые появилось достоверное описание почти всех Курильских островов. По мере открытия новых земель на Дальнем Востоке в правительственных кругах стали возникать идеи о необходимости организации больших экспедиций для исследования отдаленных районов на востоке России. Сибирские пушные промыслы постепенно истощались, и появилась потребность в поисках новых мест, богатых пушшиной.

Одной из первых подобных правительственных экспедиций явилась экспедиция, снаряженная по инициативе Петра I, кото-

рый в 1713 г. приказал послать людей «для проведения через Ламское (Охотское) море камчатского пути». В состав экспедиции были включены не только опытные мореходы, но и плотники-судостроители из Архангельска. В 1716 г. в Охотске построили и спустили на воду первое морское судно — лодию «Восток», легкий, одномачтовый корабль, достигавший в длину всего 18 м. Это было настоящее морское судно, способное в отличие от казачьих кочей, ходивших «подле берега», совершать длительные морские плавания. На этом судне совершен морской переход из Охотска на Камчатку, тем самым положивший начало русскому мореплаванию в водах Тихого океана.

После успешного плавания на Камчатку Петр I направляет на Дальний Восток двух геодезистов, — выпускников Морской академии: Ивана Евреинова и Федора Лукина. Им поручалось описать Камчатку с прилегающими к ней водами и землями, при этом особо предписывалось установить, «сошлась ли Америка с Азией». В 1721 г. экспедиция Евреинова и Лукина прошла вдоль западных берегов Камчатки и Курильских островов. Главным итогом экспедиции явилась карта, которую составили геодезисты. На ней довольно верно переданы характерные особенности очертаний Камчатки и показаны почти все Курильские острова. В 1722 г. Евреинов лично вручил карту Петру I.

Геодезистам, естественно, не удалось обнаружить Америку вблизи Камчатки. Но Петр I (не без влияния западноевропейской картографии) продолжал верить, что ближайший путь из Азии к Америке идет от Камчатского полуострова. В декабре 1724 г. Петр решает отправить на поиски морского пути к Америке экспедицию, штурманом которой был назначен датчанин Витус Беринг, служивший в то время на русском флоте. Эта экспедиция вошла в историю как Первая Камчатская экспедиция (1725–1730 гг.).

Осуществив летом 1728 г. плавание к северо-востоку от Камчатки, Беринг не достиг Америки, хотя и был близок к цели, когда в августе 1728 г. судно «Св. Гавриил», на котором он находился, прошло проливом, названным впоследствии именем мореплавателя. Не обнаружив к северу по курсу земли, Беринг повернул обратно. Открыть морской путь к берегам Северной

Америки удалось позднее, во время работы Второй Камчатской экспедиции (1733–1743 гг.).

Хотя решение об отправке экспедиции было принято в 1733 г., из-за различных организаторских неурядиц суда экспедиции «Св. Петр» и «Св. Павел» вышли из Охотска лишь летом 1740 г.⁵ Руководил экспедицией Беринг, под его командованием был пакетбот «Св. Петр», вторым пакетботом «Св. Павел» командовал Алексей Чириков.

В октябре у берегов Камчатки суда экспедиции попали в сильный шторм. В поисках укрытия они вошли в неизвестную ранее бухту, где и зазимовали. Впоследствии здесь был заложен Петропавловский порт. 4 июня 1741 г. корабли вышли из Петропавловской гавани, но спустя две недели в сильном тумане суда потеряли друг друга и дальнейшее плавание совершали раздельно⁶. 16 июля «Св. Петр» достиг юго-западной оконечности острова Каяк у берегов Аляски. Во время обратного плавания судно попало в шторм, и участники экспедиции были вынуждены высадиться на этом острове, где они провели зимовку. Здесь в декабре того же года умер Беринг, и остров впоследствии был назван его именем. Оставшиеся в живых моряки построили из остатков «Св. Петра» судно и на нем в августе 1742 г. вернулись в Петропавловскую гавань.

Плавание Чирикова было более благополучным. 15 июля 1741 г. он достиг северо-западного побережья Америки, открыв ряд островов, и в октябре того же года вернулся в Петропавловскую гавань. В июне 1742 г. Чириков совершил второе плавание на «Св. Павле» к Алеутским островам. По итогам плавания Чириков составил карту, где на основании конкретных и достоверных данных было изображено северо-западное побережье Америки.

Открытия русских мореходов привлекли внимание к неведомым до того времени землям прежде всего русских купцов, так как в этих местах в изобилии водились каланы, морские котики, песцы, мех которых был в высокой цене.

Одним из первых в 1743–1744 г. пушной промысел на острове Беринга начал сержант команды Охотского порта Е.С. Басов. Это был энергичный человек, которому удалось добиться в Москве разрешения на промысел на вновь открытых землях и при-

влекать к организации экспедиции (поскольку для этого требовались значительные средства) московского купца А. Серебrenникова, служилого человека Е. Санникова и ряд других людей.

Вслед за Басовым в погоне за пушниной на Командорские и Алеутские острова, а также к далеким берегам Северной Америки устремились множество русских купцов, мореходов и зверо-промышленников.

Пушной промысел на северо-западном побережье Америки способствовал развитию Охотска и Петропавловска. В Охотске снаряжались экспедиции к американским берегам, строились суда. В середине XVIII в. был сооружен Охотский тракт, связавший Охотск с Якутском. По решению правительства в Охотске создается военная флотилия для защиты тихоокеанских владений России. Охотский порт стал основным портом России на Тихом океане.

Дальний Восток в конце XVIII — начале XIX в. оставался малозаселенным и практически необжитым краем. Население Охотска, одного из самых крупных по тем временам населенных пунктов, не превышало тысячи человек. Жили в основном добычей рыбы, промыслом зверя. Из-за суровых климатических условий не занимались ни хлебопашеством, ни огородничеством. Хлеб по-прежнему приходилось с огромными трудностями везти через всю Сибирь.

В продовольствии нуждались не только жители Якутска, Охотска, Петропавловска и других поселений на Дальнем Востоке, но и русские, которые обосновались на северо-западном побережье Америки. В 1784 г. благодаря усилиям купца Григория Шелихова на острове Кадьяк, близ американского побережья, появилось первое постоянное русское поселение, а позднее были основаны и другие населенные пункты, в том числе и административный центр Русской Америки — городок Ново-Архангельск (ныне г. Ситка) на острове Баранова.

Трудности с доставкой продовольствия и других грузов сначала в Охотск, а оттуда к берегам Русской Америки подтолкнули к идее посылки в тихоокеанские владения России кораблей из Кронштадта. По всем расчетам, такой путь должен был облегчить, ускорить и значительно удешевить доставку всего необходимого населению Дальнего Востока.

Первое кругосветное плавание, организованное совместно Российско-Американской компанией (коммерческое объединение русских купцов) и русским правительством, началось в августе 1803 г., когда корабли «Нева» и «Надежда» под командованием капитан-лейтенанта Ивана Крузенштерна вышли из Кронштадта. В марте 1804 г. корабли обошли мыс Горн и вышли в Тихий океан; до Гавайских островов они следовали одним курсом, затем «Надежда» направилась на Камчатку, а «Нева» (кораблем командовал Юрий Лисянский) — к Аляске; она достигла ее в июле 1804 г. «Надежда» прибыла в Петропавловск в августе 1804 г.

На обратном пути Крузенштерн обследовал и начертил на карте восточный берег Сахалина. Войдя в Амурский лиман с севера и обнаружив там опресненную воду, он правильно предположил, что неподалеку находится устье Амура. Встретившиеся мели вынудили его отказаться от дальнейшего плавания на юг, и Крузенштерн ошибочно предположил, что южнее этих мелей находится перешеек, соединяющий Сахалин с материком. Островное положение Сахалина и судоходность в устье Амура были доказаны позднее, во время исследований Г.И. Невельского.



И. Ф. Крузенштерн,

Лекция 4

ВОЗВРАЩЕНИЕ АМУРА РОССИИ

Невозможность использовать Амур для снабжения дальневосточных владений России являлась серьезным препятствием в экономическом развитии Дальнего Востока. Русское правительство, начиная с конца XVIII в., неоднократно обращалось к китайским властям с просьбами о том, чтобы русским судам разрешили проход по Амуру, но китайцы отвечали отказом.

Самими китайцами территория Приамурья, отошедшая к ним по Нерчинскому договору, не использовалась вовсе. Крепость Айгунь так и осталась единственным китайским поселением на Амуре. Между тем к середине XIX в. возникла угроза захвата некоторых дальневосточных территорий другими странами, прежде всего Англией и Францией.

О серьезности намерений Англии и Франции на Дальнем Востоке свидетельствовали факты неоднократного появления их судов в тихоокеанских водах у берегов российского Дальнего Востока. На английских картах появилось наименование «порт Мэй» — так англичане называли будущую бухту Золотой Рог, а залив, получивший впоследствии имя Петра Великого, был назван ими заливом «Виктория». Однако занятые покорением стран Юго-Восточной Азии европейские державы не предприняли практических шагов к захвату бухт на юге Приморья.

Русское правительство имело информацию о том, что китайцы не осваивают Приамурье. Эти сведения были получены от охотников-промысловиков, беглых каторжан, казаков, случайно попадавших на Амур. В 1816, 1819, 1823 гг. на Верхнем и Среднем Амуре побывал беглый ссыльный Гурий Васильев. В 1827 г. ему удалось достигнуть устья Амура и выйти в лиман. В 1832 г. на Амуре побывал М.В. Ладыженский, он с 15 казаками плавал по Амуру от Усть-Стрелочного поста, располагавшегося у места слияния Шилки с Аргунью, до Албазина¹.

Учитывая нежелание китайцев обосновываться на Амуре и возможную перспективу захвата его низовьев другими странами, царская администрация приняла решение направить на Амур экспедицию для выяснения судоходности устья и лимана Амура, чтобы в дальнейшем или предпринять шаги по возвращению Амура, или смириться с его потерей как рекой, бесперспективной в отношении судоходства.

В 1844 г. правлению Российско-Американской компании было приказано снарядить за казенный счет судно для исследования устья Амура. В инструкции, данной председателю правления, говорилось: «Главная цель заключается в тщательном исследовании устья реки Амура, о котором существует мнение, что вход в

него из-за наносных песков не только затруднителен, но и невозможен даже для самых мелкосидящих шлюпок, то есть что река как бы теряется в песках».

5 мая 1846 г. из Ново-Архангельска (Русская Америка) вышел в плавание небольшой бриг «Константин» под командованием поручика Александра Гаврилова. В июле судно подошло к берегам Сахалина и с севера вошло в Амурский лиман, где встало на якорь. Затем участники экспедиции сели в шлюпки и, производя замеры глубин, прошли немного вверх по Амуру. Работы по изучению устья Амура продолжались до середины августа,



Г.И. Невельской.

а затем бриг взял курс на Аян. По результатам поспешных и небрежных исследований Гаврилова было сделано заключение о том, что устье реки несудоходно для судов с большой осадкой.

С момента экспедиции А. Гаврилова не прошло и года, как снова был поднят вопрос о необходимости повторного исследования устья Амура, и инициатором его выступил морской офицер Геннадий Иванович Невельской. Он был знаком с книгой немецкого ученого Ф.Ф. Зибольда «Япония», изданной в 1832 г., там имелась карта лимана Амура, составленная японцем Мамия Риндзоо, который на лодке прошел проливом между Сахалином и материком. В ноябре 1846 г. Невельской познакомился с ученым А.П. Баласогло, который работал в архивах и хорошо знал историю Амура. Все эти обстоятельства навели Невельского на мысль о новых исследованиях на Амуре.

Осенью 1847 г. Невельской был назначен командиром транспортного судна «Байкал», которое должно было отправиться с Балтики на Дальний Восток с различными грузами для Петропавловска и Охотска. В связи с предстоящим морским путешествием на Дальний Восток Невельской в беседе с начальником Главного морского штаба А.С. Меншиковым высказал мысль о возможном использовании «Байкала» для исследования Амура. Меншиков порекомендовал Невельскому обратиться к генерал-губернатору Восточной Сибири Николаю Николаевичу Муравьеву, который в то время находился в Петербурге. Идея нового исследования Амура, изложенная Невельским, заинтересовала Муравьева, и он пообещал свою поддержку.

В августе 1848 г. транспорт «Байкал» снялся с якоря на кронштадтском рейде и вышел в далекий путь. К середине мая 1849 г. судно благополучно достигло Петропавловской гавани, а в конце июня «Байкал» вошел в Амурский лиман.

В результате тщательных исследований Невельской установил, что лиман и устье Амура судоходны, вход в Амур возможен и с севера, и с юга. Невельской опроверг существовавшие ранее мнения авторитетных мореплавателей — француза Ж.Ф. Лаперуза (1787), англичанина Броутона (90-е годы XVIII в.), русского И.Ф. Крузенштерна (1805), которые бывали в этих местах и утверждали, что Сахалин — полуостров. Сахалин являлся островом, отделенным от материка проливом, пригодным для прохода судов. Кроме того, исследования доказали, что устье Амура не занято никакой иностранной державой, в том числе и Китаем.

1 сентября 1849 г. «Байкал» прибыл в Аян, где транспорт встречал сам генерал-губернатор Н.Н. Муравьев. Невельской еще с борта судна радостно прокричал: «Сахалин — остров, вход в лиман и реку Амур возможен для мореходных судов с севера и юга! Вековое заблуждение положительно рассеяно. Истина обнаружилась ...». 6 сентября «Байкал» вошел в Охотск, где Невельской сдал судно портовому начальству и выехал в Петербург.

2 февраля 1850 г. он выступил на заседании Особого комитета, образованного для решения амурского вопроса. Выслушав Невельского, Особый комитет принял решение о дальнейших крайне осторожных действиях в этом районе. Было решено поставить зимовье возле устья Амура в заливе Счастья, где развернуть торговлю с гиляками. Выполнение этой задачи возложили на Невельского.



Военный пост в устье Амура.

29 июня 1850 г. на берегу залива Счастья было основано зимовье, названное Петровским. Однако Невельской считал Петровское неудачным местом, так как оттуда невозможно было следить за устьем Амура и южной частью Амурского лимана. Кроме того, залив Счастья, подобно Охотску, Аяну и вообще всем заливам Охотского моря, до июня был заперт льдами, что затрудняло здесь дальнейшее обустройство порта.

Исходя из этих соображений, Невельской принял решение основать в устье Амура, на левом берегу реки, военный пост, названный им Николаевским. Здесь 1 августа 1850 г. в присутствии местных жителей, собравшихся из селений, при оружейном салюте Невельской поднял русский флаг, что означало: отныне эти земли становились частью России.

В декабре 1850 г. Невельской прибыл в Петербург, где вновь был вызван на заседание Особого комитета, в работе которого принимали участие как сторонники, так и противники воссоединения Приамурья с Россией. Невельской был обвинен в превышении полномочий, и ему грозило разжалование в матросы. Министр иностранных дел К.В. Нессельроде, опасаясь осложнений с Китаем, заявил, что основание Николаевского поста — дело преждевременное, поскольку неизвестна реакция китайского правительства на это событие. Однако Николай I нашел более убедительными доводы Муравьева и его сторонников, он назвал поступок Невельского благородным и патриотическим и заявил: «Где раз поднят русский флаг, он уже спускаться не должен».

На заседании Особого комитета в феврале 1851 г. было решено сохранить Николаевский пост в виде лавки Российско-Американской компании, а экспедицию, возглавлявшуюся Невельским, назвать Амурской. Участники Амурской экспедиции с 1850 по 1855 г. провели целый ряд важных исследовательских работ в Приамурье, Приморье и на Сахалине. В феврале 1852 г. на остров был отправлен Н.К. Бошняк, которому удалось обследовать значительную территорию на Северном Сахалине и открыть месторождение каменного угля. В марте 1853 г. участниками экспедиции был поднят русский флаг на побережье залива Де-Кастри, а в августе 1853 г. был учрежден русский пост в Императорской гавани². В том же году основаны посты Ильинский и Муравьевский (г. Корсаков) на Сахалине.

Начавшаяся в 1853 г. война с Турцией и выступление на ее стороне Англии и Франции заставили участников Амурской экспедиции изменить планы и сосредоточить свои усилия на обороне дальневосточных владений России.

Главным форпостом России на Тихом океане к тому времени стал Петропавловск, куда в 1849 г. по инициативе Муравьева

была переведена из Охотска Сибирская военная флотилия. Однако к началу Крымской войны Петропавловск оказался слабо укрепленным и появилась реальная угроза его захвата со стороны военно-морских сил Англии и Франции. Предполагая такое развитие событий, Муравьев решил принять меры по укреплению Петропавловского порта и других тихоокеанских рубежей.



Н.Н. Муравьев-Амурский.

Весной 1854 г. Муравьев отправил китайцам извещение о том, что, по случаю начала войны, генерал-губернатор отправляется с людьми по Амуру для закрепления русских владений на Тихом океане. Для ведения переговоров о возможности прохода по китайской территории (по Амуру) китайцам предлагалось выслать уполномоченных, но они, верные своему обычаю не торопиться, тянули с ответом.

14 мая Муравьев отдал приказ об отплытии из Нерчинска флотилии, состоявшей из одного парохода, множества барж, лодок и плотов. 28 мая сплав подошел к Айгуни, и китайцы решили не задерживать его, рассудив, что чем скорее русские уйдут, тем будет лучше³. 14 июня сплав достиг Мариинского поста, откуда 350 чел. на двух транспортах были переброшены в Петропавловск, а остальные остались на Нижнем Амуре.

Как показали последующие события, помощь Петропавловску оказалась своевременной: его гарнизон сумел отразить удар, нанесенный Англией и Францией на русском Дальнем Востоке.

20 августа 1854 г. объединенная англо-французская эскадра из шести кораблей, вооруженных в общей сложности 212 орудиями,

ями, попыталась захватить Петропавловск, но гарнизон порта, насчитывавший с прибывшим подкреплением менее тысячи человек, отбил атаку десанта. Понеся значительные потери, 27 августа англо-французская эскадра покинула Авачинскую бухту.

Предполагая, что и в дальнейшем возможны нападения англичан и французов, Муравьев принял дополнительные меры по укреплению дальневосточных рубежей России. После уведомления китайских властей о плавании по Амуру, весной 1855 г., был осуществлен второй сплав, в результате которого в низовья реки были доставлены 2500 солдат, пушки и различные военные и хозяйственные грузы. Тогда же прибыли около 500 чел. первых русских земледельцев, иркутских и забайкальских крестьян для поселения на правом берегу Амура между Николаевским и Мариинским постами.

Во время второго сплава произошла встреча Н.Н. Муравьева с китайскими сановниками, направлявшимися по распоряжению Пекина в Забайкалье для переговоров по вопросу разграничения. Генерал-губернатор предложил провести границу по Амуру как по естественному водоразделу, но китайцы настаивали на старой трактовке прохождения границы, т.е. по хребтам от р. Горбицы. Ни к какому соглашению стороны так и не пришли.

Несмотря на отказ китайцев провести новые разграничения по Амуру, Муравьев продолжал осуществлять сплавы. Во время третьего сплава в 1856 г. подполковник Н.В. Буссе — будущий военный губернатор Амурской области — основал в устье Зеи военный пост — Усть-Зейский. Весной 1857 г. сюда прибыли шесть рот 14-го Восточно-Сибирского линейного батальона, дивизион конной батареи и сотня забайкальских казаков. Летом вблизи Усть-Зейского моста началось строительство жилых помещений. К зиме были сооружены 20 мазанок и дом начальника отряда. Так возникла станица Усть-Зейская. В мае 1858 г. здесь заложили церковь Благовещенскую, а 17 июля императорским указом станица была преобразована в город с тем же названием⁴. К этому времени в низовьях Амура появились русские села: Богородское, Иркутское, Михайловское, Ново-Михайловское и Сергеевское. Решением Государственного совета от 14 ноября 1856 г. была образована Приморская область с центром в Николаевске-

на-Амуре. В ее состав входили Камчатка, территории Нижнего Амура и Сахалина.

Китайскому правительству в это время было не до Амура. В марте 1856 г. окончилась Крымская война, и западноевропейские державы усилили давление на Китай, пытаясь добиться открытия для иностранной торговли новых портов, законного права на ввоз опиума в страну и присутствия постоянного дипломатического представительства в Пекине. Спровоцировав конфликт, в октябре 1856 г., англичане начали вторую «опиумную» войну; вскоре к ним присоединились и французы.

У царского правительства появились опасения, что Китай либо потеряет независимость, либо станет послушным орудием в руках Англии и Франции и не сможет проводить самостоятельную внешнюю политику. Необходимо было как можно быстрее провести разграничения на Амуре, для чего царь наделил генерал-губернатора Восточной Сибири Н.Н. Муравьева широкими полномочиями на предстоящих переговорах о границе.

В мае 1858 г. во время очередного, пятого по счету, сплава Муравьев прибыл в китайский город Айгунь, где начались русско-китайские переговоры. Муравьев заявил, что оба государства в одинаковой степени нуждаются в решении погранично-территориального вопроса, поскольку западные державы продолжают политику агрессии на Дальнем Востоке и могут попытаться завладеть устьем Амура. Воспрепятствовать им можно будет только в том случае, если будет заключен договор, означающий принадлежность устья Амура России.

Китайские представители ничего не могли возразить Муравьеву на его доводы, что Охотское побережье, Камчатка и даже Русская Америка уже несколько веков принадлежат России, что река Амур — географический выход к этим землям со стороны Сибири, что амурские земли открыты более двух веков тому назад русскими землепроходцами, что туземное население признает власть российского царя и просит защиты от китайской бродячей эмиграции⁵.

16 мая 1858 г. Айгунский договор между Россией и Китаем был подписан. Согласно договору территория по левому берегу Амура, начиная от р. Аргуни до устья Амура, признавалась вла-

дением России. Земли по правому берегу Амура до р. Уссури оставались китайскими. Уссурийский край — территория между рекой Уссури и оз. Ханка, с одной стороны, и берегом Татарского пролива и Японского моря — с другой, временно оставались в общем владении; предусматривалось, что территория Уссурийского края будет разграничена позднее. По Айгунскому договору, плавание по рекам Амуру, Уссури и Сунгари позволялось только русским и китайским судам. Разрешалась взаимная торговля обеих сторон.

После заключения Айгунского договора Н.Н. Муравьев отдал приказ капитану 13-го линейного батальона Я.В. Дьяченко основать военный пост в устье Уссури. 30 мая 1858 г. на правом берегу Амура был заложен военный пост Хабаровка.

Узнав о свершившемся, император Александр II своим указом возвел Н.Н. Муравьева «... с нисходящим от него потомством в графы Российской империи с присоединением к его имени прозвания «Амурский».

Летом 1859 г. Муравьев-Амурский на военном транспорте «Америка» обследовал южные бухты Приморья, осмотр начался от мыса, который был ранее назван англичанами «Трубач». Генерал-губернатор дал ему другое название — мыс Поворотный. Пройдя этот мыс, «Америка» вошла в залив, не обозначенный ни на одной из карт. Залив получил название по имени транспорта, на котором совершал плавание генерал-губернатор, — Америка. Одна из удобных бухт этого залива была названа Находкой. Вся акватория между мысом Поворотным и устьем р. Туманган была названа заливом Петра Великого. Одна из здешних бухт чем-то напомнила Муравьеву-Амурскому бухту Золотой Рог в Константинополе, и он решил дать ей такое же название и основать здесь военный пост.

20 июня 1860 г. в Золотой рог вошел военный транспорт «Манджур», на борту которого находились более сотни солдат, которыми командовал прапорщик Н.В. Комаров. Примерно через месяц во вновь образованный военный пост прибыло судно «Гридень» под командованием капитан-лейтенанта Р.Х. Эгершельда, штурманом на нем был лейтенант П.Ф. Чуркин. Матросы с «Гриденя» вместе с солдатами прапорщика Комарова построили

две казармы, мастерскую, баню, церковь и военный лазарет⁶. Так было положено начало Владивостоку.

Лекция 5

РУССКО-ЯПОНСКИЕ РАЗГРАНИЧЕНИЯ В XIX в.

После того как в начале XVIII в. казаки Анциферова и Козыревского появились на Северных Курилах, русские люди продолжили изучение Курильских островов. В 1739 г. участники Второй Камчатской экспедиции под руководством М.П. Шпанберга при возвращении от берегов Японии (русские достигли северо-восточной части о-ва Хонсю, где обменялись товарами с местным населением) побывали на островах Шикотане и Зеленом (Малые Курилы) и прошли вдоль Итурупа и Кунашира. Позже в 1768 г. отряд казаков Ивана Черного собрал ясак с жителей Южных Курил — айнов и основал на о-ве Итуруп первое зимовье. С этого времени до начала 80-х годов XVIII в. русские собирали ясак на Южных Курилах. Затем по указу Екатерины II он был отменен как не имевший серьезного экономического значения¹. В то время на русских географических картах Южные Курилы показывались как включенные в состав Восточной Сибири, а впервые большая часть Курильских островов (прежде всего Северные Курилы) была занесена на «Генеральную карту Российской империи» в 1745 г.

Японцы, несмотря на географическую близость островов, интереса к Курилам не проявляли. Отчасти это объяснялось тем, что, стремясь избежать деятельности католических миссионеров, Япония с 1635 по 1853 гг. проводила политику самоизоляции от внешнего мира.

Первые европейцы — португальцы — прибыли в Японию в 1542 г., практически сразу же в 1549 г. сюда пришла первая

католическая миссия, а затем в стране появились испанцы, голландцы и англичане. Власти Японии опасались, что подданные попадут под влияние чуждой им христианской религии, и в 1587 г. издали указ об изгнании миссионеров-христиан, постепенно начав проводить политику изоляции от внешних связей². Все европейцы за исключением голландцев, которым разрешили находиться на маленьком острове близ Нагасаки, были высланы из Японии, в стране появились законы, по которым японцам под страхом смерти запрещалось покидать пределы своей страны, строить корабли и совершать дальние плавания. На север от Японии, к Курильским островам, плавали лишь японские пираты, да иногда штормом в открытое море уносило купеческие и рыбацкие суда, только в этих случаях японцы оказывались на Курилах.

Первая экспедиция для исследования Курильских островов была снаряжена в 1785 г. Возглавлявший экспедицию правительственный чиновник Могамы Токунай побывал на Кунашире, а затем на Итуруп, где встретил проживавших там русских. Могамы Токунай вел длительные беседы с ними, в ходе которых японцы много узнали о России.

Русские к тому времени жили в постоянных поселениях на островах Шумшу и Уруп. Поселок на Уруп появился в 1775 г. по инициативе Г.И. Шелихова, который отправил туда несколько крестьянских семей — «ибо там было и есть моё намерение завести помаленьку Русь». И хотя жизнь поселенцев была достаточно трудной, они пытались рыбачить, занимались охотой и немного земледелием; поселок на Уруп просуществовал до 1807 г.

С появлением в конце XVIII в. на Южных Курилах японцев началось негласное соперничество двух стран за острова. Россия стремилась наладить с Японией дружественные отношения, и с этой целью в 1792 г. в Страну восходящего солнца была отправлена экспедиция Адама Лаксмана. В июле 1793 г. в Мацумаэ (недалеко от Хакодате) состоялась встреча официальных представителей России и Японии. Лаксману многого добиться не удалось. Японцы дали разрешение на приход в Нагасаки только одного русского торгового судна в год³.

Между тем Япония предпринимает шаги по закреплению Южных Курил как своих владений. В 1800 г. на острове Итуруп

появляются солдаты, возводится небольшая крепость. Японцы низвергают русские православные кресты и ставят знаки, обозначающие присоединение острова к Японии. Айнов принуждают менять свои имена на японские. В 1802 г. на Хоккайдо, в порту Хакодате, была учреждена особая канцелярия по колонизации Южных Курил и «просвещению» айнов.

Россия в свою очередь не оставляет попыток установить с Японией отношения и в 1803 г. в составе кругосветной экспедиции И.Ф. Крузенштерна отправляет туда полномочного посла Николая Резанова, которому поручается возобновить установленные Лаксманом торговые связи. В сентябре 1804 г. Резанов прибыл в Нагасаки, но лишь в марте 1805 г. состоялась официальная встреча представителя японского правительства с российским посланником. Миссия Резанова закончилась неудачей — японцы не хотели нарушать изоляцию страны. В апреле 1805 г. Резанов покинул Нагасаки.



Н.П. Резанов.

Раздосадованный неудачей Резанов решает «отомстить» японцам. По его приказу (без ведома Александра I и правительства) два русских судна «Юнона» и «Авось» под командованием Н. Хвостова и Г. Давыдова в октябре 1806 г. разгромили японские рыбацкие поселки на Южном Сахалине, взяв в плен четверых японцев. В мае 1807 г. русские обстреляли остров Итуруп, а затем, высадив десант, взяли в плен нескольких японских солдат⁴.

Эти события, безусловно, вели к ухудшению отношений между Россией и Японией. Поэтому, по прибытию в Охотск в июле 1807 г., Хвостов и Давыдов были арестованы и отправлены в Петербург для разбирательства. Резанов избежал наказания — он умер в Красноярске по дороге в Петербург в 1806 г.

Инцидент на Сахалине и Южных Курилах вызвал ответные действия со стороны японцев. В июле 1811 г. военный шлюп «Диана» подошел к острову Кунашир, чтобы пополнить запасы пресной воды. Когда моряки высадились на шлюпку и подошли к берегу, они были захвачены японцами. Через год, в августе 1812 г., русское судно вновь подошло к Кунаширу, чтобы узнать о судьбе пленных моряков, но японцы не позволили русским сойти на берег, обстреляв судно с береговой батареи.

После инцидента Хвостова-Давыдова японское правительство не желало вести официальные переговоры о торговле и границах. Поэтому российское правительство возложило задачу установления торговых отношений с Японией на Российско-Американскую компанию, которая держала фактории на Южном Сахалине и Курилах (Шумшу, Симушир, Уруп) и была заинтересована в связях с Японией, поскольку они нуждались в близко расположенных источниках снабжения продовольствием.

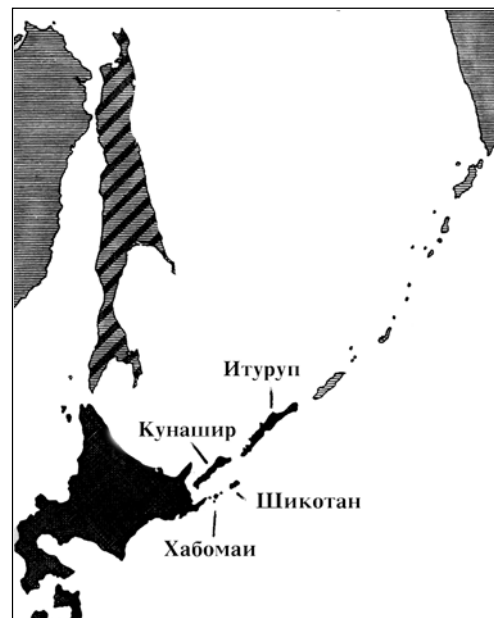
В 1836, 1841, 1843 гг. суда Российско-Американской компании несколько раз плавали в район Южных Курил для установления отношений с японцами. К этому времени в правительственных кругах России укрепилось мнение о том, что нужно как можно быстрее устанавливать дипломатические отношения с Японией, иначе она может попасть под влияние государств, враждебно настроенных к России (в частности, Англии), что создаст ненужные проблемы.

В октябре 1852 г. в Японию была отправлена экспедиция вице-адмирала Евфимия Васильевича Путятин. В его задачу входило установить дипломатические и торговые связи между Россией и Японией, решить вопрос о принадлежности Сахалина и Курильских островов и определить постоянные границы между обеими державами.

В августе 1853 г. Путятин прибыл в Нагасаки, но первая официальная встреча русского посла и чиновников японского пра-

вительства состоялась лишь в январе 1854 г. После нескольких официальных встреч переговоры были перенесены в порт Симода, куда Путятин прибыл в ноябре 1854 г. Здесь 26 января (7 февраля) 1855 г. был подписан первый русско-японский договор,

согласно которому для торговли было открыто три порта: Симода, Хакодате и Нагасаки. Договор предусматривал право России иметь консула в Симоде или в Хакодате, а также право экстерриториальности для русских подданных в Японии и соответственно для японских подданных в России. Был решен вопрос о границе, которая проходила между островами Уруп и Итуруп. Уруп и все Курильские острова к северу от него оставались у России. Южные Курилы, включая Итуруп, Кунашир, Шикотан и гряду Хабо-



Русско-японские разграничения по Симодскому договору 1855 г.

маи, отходили к Японии. Сахалин оставался неразделенным⁵. Позднее, в марте 1867 г., было подписано временное соглашение о совместном владении Сахалином, где говорилось, что русские и японцы имеют право свободно передвигаться по острову, возводить постройки, заниматься промыслами.

Решив в 50-х годах XIX в. вопросы о границах с Китаем и Японией и укрепив тем самым свое положение на Дальнем Востоке, Россия в то же время утратила свои позиции на Аляске и Алеутских островах. К середине XIX в. пушные запасы Русской Америки истощились, и российское купечество не проявляло былого интереса к этим землям. Государство также не могло в пол-

ной мере уделять им внимание, так как это требовало значительных финансовых средств. К тому же при существовавших серьезных внешнеполитических противоречиях между Англией и Россией появилась опасность захвата Аляски Англией. Учитывая эти обстоятельства, а также настоятельные просьбы США, царское правительство в 1867 г. приняло решение о продаже Соединенным Штатам русской части Аляски и Алеутских островов за 7,2 млн. дол. 6 (18) октября 1867 г. состоялась торжественная процедура передачи русской территории Соединенным Штатам. На центральной площади Ново-Архангельска были построены войска, и под орудийные салюты прошла церемония спуска русского флага и поднятие американского. Территория в 1,5 млн. кв. км, богатая природными ресурсами, на освоение которой русский народ в течение более ста лет положил много сил и средств, была навсегда потеряна для России.

Продажей Аляски Россия рассчитывала получить в лице США надежного союзника для противовеса Англии на Тихом океане. К сожалению, царское правительство не учло, что территориальными уступками дружбы не добиваются, к тому же вечных друзей и союзников попросту не существует.

В этом Россия смогла убедиться, заключив в 1875 г. в Петербурге договор с Японией об обмене территориями. Царское правительство пошло на переговоры с Японией, стремясь решить



Е.В. Путятин

вопрос о принадлежности Сахалина. Совместное владение островом порождало конфликты между русскими и японцами. В июне 1868 г. японцы поставили столбы, которые говорили о принадлежности Японии наиболее удобных для земледелия и скотоводства земель. Японские рыбопромышленники перекрывали устья нерестовых рек, не оставляя прохода рыбе вверх по течению, что вызывало голод среди местных айнов. С русскими у японцев происходили стычки из-за открытых угольных месторождений.

Генерал-губернатор Восточной Сибири Корсаков в декабре 1868 г. в служебной записке Александру II писал, что совместное владение Сахалином является источником конфликтов с японцами и что нужно принимать меры по укреплению России на Сахалине, поскольку японцы проводят колонизацию южной части острова.

В июне 1874 г. в Петербург для ведения переговоров о принадлежности Сахалина прибыла японская делегация. Переговоры проходили долго, 25 апреля (7 мая) 1875 г. министр иностранных дел России А.М. Горчаков и японский посланник Энмото Такэаки подписали договор. За отказ Японии от притязаний на Сахалин Россия уступила ей все Курильские острова⁶. Договор устанавливал, что «пограничная черта между империями Российской и Японской в этих водах будет проходить через пролив, находящийся между мысом Лопаткою, полуостровом Камчатка и островом Шумшу». Сахалин становился российс-



Русско-японские разграничения по Петербургскому договору 1875 г.

кой территорией, но в руках японцев оказались не только все Курильские острова, но и все проходы из Охотского моря. Стратегические просчеты этого выявились в период русско-японской войны 1904–1905 гг.

Петербургский договор 1875 г. предоставлял японским судам право в течение десяти лет заходить в сахалинский порт Корсаков без уплаты торговых и таможенных пошлин. К тому же Россия обязалась осуществить выплату компенсации за оставшееся на Южном Сахалине японское имущество и согласилась предоставить японцам право рыбной ловли в Охотском море, на Камчатке, т. е. во внутренних водах России.

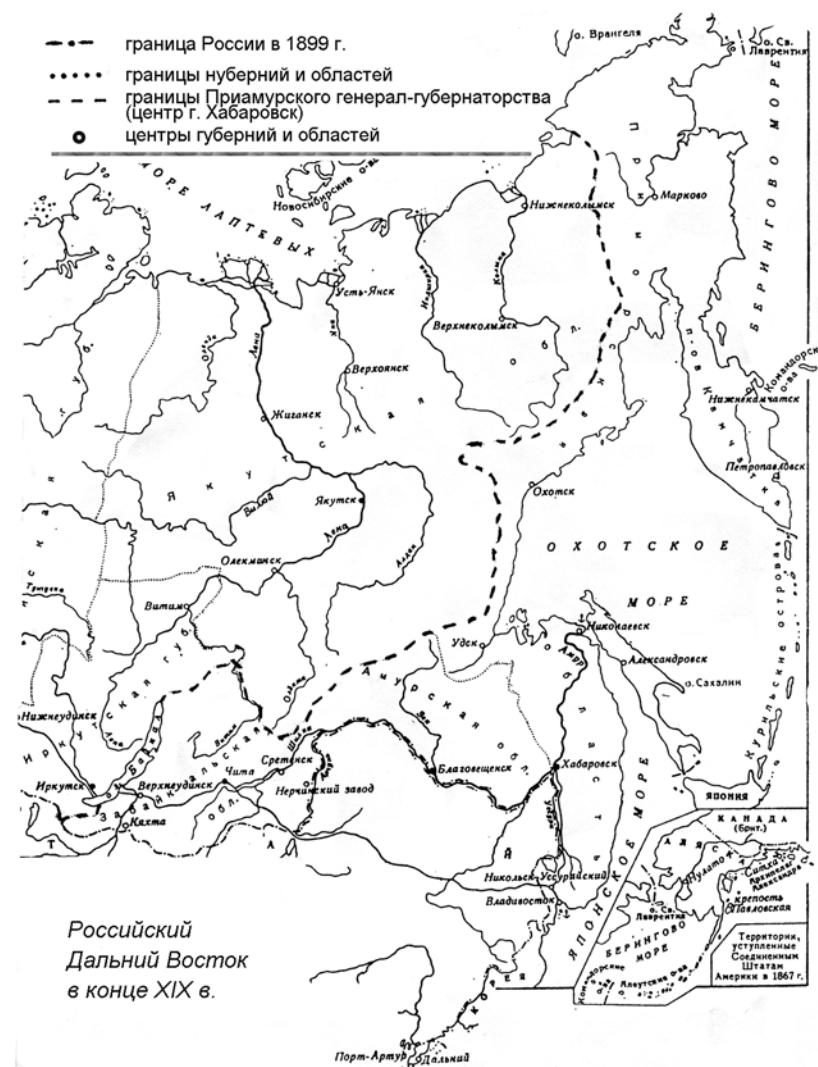
Пойдя на максимальные уступки, царское правительство надеялось, что Япония будет миролюбивым и спокойным соседом, тем более, что целью Петербургского договора было «упрочить существующее доброе согласие» двух стран. Но последующие события показали, что надежда России на добрые отношения с Японией оказалась ошибочной.

Лекция 6

Заселение и освоение Дальнего Востока Во второй половине XIX в.

По Айгунскому договору 1858 г. земли от р. Уссури до моря остались неразграниченными. Окончательное решение этого вопроса было достигнуто только после подписания в ноябре 1860 г. Пекинского договора.

Подписанию Пекинского договора предшествовали события, оказавшиеся благоприятными для России. В то время Китай находился в состоянии войны с Англией и Францией (шла вторая «опиумная война»). В сентябре 1860 г. англо-французские войска подошли к Пекину, и для Китая положение стало угрожающим, возникла опасность захвата и разрушения его столицы. В



этих условиях китайское правительство попросило русского посланника в Китае Николая Павловича Игнатьева стать посредником в переговорах между Китаем и союзниками. Игнатьев согласился на роль примирителя, но при этом выдвинул несколько

условий, одно из которых гласило, что Китай удовлетворит требования России, касающиеся разграничения в Уссурийском крае.

В результате посреднической деятельности Игнатьева штурм Пекина был отменен, и начались переговоры между союзниками и китайскими уполномоченными, в результате которых Китай подписал два договора — сначала с Англией, а затем с Францией.

Спустя несколько дней, 2 (14) ноября 1860 г., между Россией и Китаем был подписан Пекинский договор; он подтверждал условия Айгунского договора и признавал Уссурийский край территорией России. Первая статья договора гласила, что восточная граница между двумя государствами, начиная от слияния рек Шилки и Аргуни, пойдет вниз по течению Амура до места слияния с Уссури. Устанавливалось, что земли, лежащие на правом берегу (на юг) до устья Уссури, принадлежат Китайскому государству, а земли, лежащие на левом берегу (на север) Амура, принадлежат Российскому государству. Граница от устья р. Уссури идет на юг по Уссури, далее по оз. Ханка, затем по суше до устья р. Туманган. Земли, лежащие на востоке, принадлежат России, а на западе — Китаю.

После заключения с Китаем договоров 1858 и 1860 гг., когда к России отошли благоприятные в сельскохозяйственном отношении земли, началось освоение этих районов русскими крестьянами и казаками. Процессу колонизации дальневосточных земель способствовала отмена крепостного права. С 1861 г. крестьяне получали свободу и были вправе по своему усмотрению выбирать место жительства и род занятий.

Царское правительство поощряло заселение Приамурья и Приморья. 26 марта 1861 г. были изданы правила поселения на дальневосточных землях: они объявлялись открытыми для заселения «... крестьянами, не имеющими земли, и предприимчивыми людьми всех сословий, желающими переселиться за свой счет». Согласно правилам крестьяне могли селиться общинами, которые должны были состоять не менее чем из 15 семейств. Каждая переселенческая семья получала в пользование не более 100 десятин* земли¹. На пространстве от верховьев р. Уссури до ее

* 1 десятина = 1,09 га

устья такие участки предоставлялись в вечное и постоянное пользование всей общине. Община получала право продать свой участок другой общине. Во всех других местностях крестьянским общинам участки отводились в пользование на 20 лет бесплатно, без права продавать землю. Желающие могли выкупить землю в полную собственность по цене 3 рубля за десятину.

Переселенцы получали ряд льгот. Все переселившиеся на Дальний Восток за свой счет освобождались от рекрутской повинности в течение десяти наборов. Навсегда освобождались от уплаты подушной подати, а поземельный налог начинали платить лишь по истечении 20-летнего срока со дня издания указа (27 апреля 1861 г.).

Удаленность Дальнего Востока делала дорогу туда из Европейской России тяжелым испытанием для крестьян. Первые переселенцы тратили 2–3 года на преодоление огромного расстояния; им приходилось часто останавливаться в пути из-за болезней, непогоды, распутицы. За период с 1861 г. по 1881 г. на Дальний Восток прибыли 16 843 переселенца², что в среднем составляло менее одной тысячи человек в год.

Переселенческое движение ускорилося после того, как было установлено регулярное морское сообщение между Одессой и Владивостоком. В 1880 г. в дальневосточный порт прибыл первый пароход из Одессы, и в дальнейшем рейсы стали выполняться постоянно. Еще до этого события в 1871 г. было принято решение о переводе во Владивосток из Николаевска-на-Амуре Сибирской военной флотилии. Владивосток стал центром Приморской области, куда входили территории Камчатки, Нижнего Амура, Приморья и Сахалина. Приморская область была в подчинении у генерал-губернатора Восточной Сибири, а с 1884 г. стала входить в состав Приамурского генерал-губернаторства.

1 июня 1882 г. правительство издало указ «О казеннокоштом переселении в Южно-Уссурийский край», согласно которому из Европейской России ежегодно за счет казны на Дальний Восток должны были переселяться морем 250 крестьянских семей. Первые партии переселенцев стали прибывать в 1883 г. В основном это были жители Левобережной Украины, где крестьяне страдали от малоземелья. Морские перевозки сократили вре-

ма пребывания в пути, но переселенцы по-прежнему испытывали лишения: большая скученность на судах, скудное и некачественное питание, болезни, высокая смертность. Тем не менее крестьяне Полтавской, Черниговской, Харьковской и других губерний решались переселяться на Дальний Восток.

Одновременно с казенным стало широко рекламироваться так называемое своекоштное переселение, т.е. за свой счет с предоставлением льгот по новому месту жительства. Всего с 1883 г. по 1901 г. на Дальний Восток по морю были перевезены 55 тыс. чел., 13 % из них переселились за счет казны. До 1901 г. все вновь прибывшие получали 100-десятинный земельный надел.

Переселенческое движение на Дальний Восток охватило не только крестьян, но и казаков, которых с 1855 г. переселяли из Забайкалья на Амур. С 1879 г. их поселения стали появляться в Приморье по р. Уссури. В конце XIX в. на Дальний Восток подались казаки из Донского и Оренбургского казачьих войск. Все они селились вдоль р. Уссури и южнее оз. Ханка.

Наряду с переселением крестьян и казаков, начавших земледельческую колонизацию, развивалась и так называемая не-земледельческая колонизация за счет притока ремесленников, рабочих, каторжан и ссыльных различных категорий, демобилизованных солдат и матросов.

В 1890 г. был принят закон, предоставлявший желающим остаться на Дальнем Востоке демобилизованным солдатам и матросам ряд льгот, в частности, они могли получать пособие, равное проезду на родину (100 руб.), а также выписывать свои семьи за казенный счет. В результате ежегодно на Дальнем Востоке их стало оставаться до двух тысяч, оседали они преимущественно в городах, пристанционных поселках, рабочих слободах и т.д.³ Общие результаты переселенческого движения на Дальний Восток за период с 1861 г. по 1901 г. были следующие: прибыли 116 тыс. чел., из них 82 % составляли крестьяне, 9 % — казаки, 9 % — неземледельческое население. Не все из вновь прибывших обустроились и остались на Дальнем Востоке, 2 % переселенцев вернулись обратно в Европейскую Россию.

Несмотря на меры, предпринимаемые по заселению Дальнего Востока, плотность населения здесь оставалась одной из самых

низких в России: в 1897 г. она составляла в Забайкалье 1,25 чел. на 1 кв. версту, в Амурской области — 0,3 чел. и в Приморской — 0,13 чел. Такая низкая плотность населения оказывала тормозящее влияние на развитие экономики региона.

Помимо русских на российский Дальний Восток проникали иммигранты из соседних стран, в первую очередь из Кореи, Китая, Японии. Первые несколько семей корейских крестьян перешли на русскую территорию в Приморье в январе 1864 г. Российские власти в интересах освоения новой территории и обеспечения местного населения сельскохозяйственной продукцией поначалу благосклонно отнеслись к иммигрантам-земледельцам. Корейцам были предоставлены земельные наделы, давались налоговые льготы, оказывалась помощь провиантом, тягловым скотом, сельскохозяйственным инвентарем.

В 1891 г. были введены правила, согласно которым корейцы, перешедшие в Уссурийский край и Приамурье до 25 июня 1884 г., имели право на принятие русского подданства и получение земельного надела в 15 дсятин⁴.

Китайцев, в отличие от корейцев, принимать в русское подданство считалось нежелательным. Тем не менее они в большом количестве прибывали на российский Дальний Восток. Китайцы занимались производством сельскохозяйственной продукции, арендуя землю у русских крестьян и казаков, нанимались в качестве сезонных рабочих. В 90-е годы на русской дальневосточной территории их насчитывалось в пределах 50–60 тыс. чел.

С начала 70-х годов XIX в. на Дальнем Востоке стали появляться японцы. Они селились главным образом в городах, занимаясь предпринимательством, ремеслами, торговлей. В среднем численность постоянно пребывавших на российском Дальнем Востоке японцев составляла 4–5 тыс. чел.⁵

По данным первой Всероссийской переписи 1897 г., население Дальнего Востока составляло 367 тыс. чел. Треть всего дальневосточного населения проживала в четырех наиболее крупных городах: Благовещенске — около 40 тыс. чел., Хабаровске — 39 тыс. чел., Владивостоке — 29 тыс. чел., Николаевске-на-Амуре — 9 тыс. чел.⁶ Заселение и освоение Дальнего Востока русскими вызвало необходимость укрепления здесь местных ор-

ганов власти. Решением Государственного совета от 14 ноября 1856 г. была образована Приморская область, куда вошла Камчатка, территория Нижнего Амура и Сахалина. Административным центром новой области стал Николаевский пост, переименованный в город Николаевск-на-Амуре.

По указу от 8 декабря 1858 г. была образована ещё одна область — Амурская, куда вошли все земли по левому берегу Амура, ее административным центром стала станица Благовещенская (бывшая Усть-Зейская), получившая статус города. Обе области Дальнего Востока — Приморская и Амурская — подчинялись генерал-губернатору Восточной Сибири.

16 июня 1884 г. было образовано Приморское генерал-губернаторство, в состав которого вошли Амурская, Забайкальская и Приморская области. Административным центром стала Хабаровка, переименованная позднее, в 1893 г., в г. Хабаровск.

Основным занятием большинства населения Дальнего Востока являлось сельское хозяйство, но, кроме этого, развивались отрасли промышленности, связанные прежде всего с природными богатствами региона. Сельское хозяйство на Дальнем Востоке развивалось под непосредственным влиянием земледельческой культуры Европейской России и Сибири. Переселявшиеся в Примурье и Приморье крестьяне использовали привычные способы обработки земли, орудия труда, культивировали традиционные сельскохозяйственные культуры — рожь, пшеницу, овес, гречиху, из корнеплодов — картофель.

Основным сельскохозяйственным районом Дальнего Востока стала Амурская область. По производству зерна и картофеля на душу населения Амурская область в 90-е годы XIX в. превзошла многие губернии Европейской России и Сибирь.

Вторым по значимости районом в производстве сельскохозяйственной продукции был район Приханкайской низменности в Приморье. Здесь, как и в Амурской области, крестьяне в большом количестве поставляли на рынок зерно.

Скотоводство на Дальнем Востоке играло подчиненную роль. Скот в основном выращивали для обслуживания земледелия и различных промыслов (лесной, извоз и прочие неземледельческие занятия).

Большое развитие на Дальнем Востоке получила золотодобывающая промышленность. Золотодобыча являлась исключительно прибыльным делом, поэтому российские предприниматели охотно вкладывали средства в разработку золотоносных месторождений. В 1867 г. была основана Верхнеамурская золотопромышленная компания, занимавшаяся добычей золота в Амурской области. Позднее начались разработки золота и в других районах. В 1900 г. в Амурской области было добыто 500 пудов золота, в Забайкальской области — 232 пуда, в Приморской области — 160 пудов. Всего на Дальнем Востоке накануне первой мировой войны добывалась одна треть от общего количества золота, получаемого в России.

Важное значение в хозяйственной жизни Дальнего Востока имела добыча угля. В горнодобывающей промышленности каменноугольная отрасль по значимости была на втором месте после золотодобычи. Впервые уголь в регионе начали добывать на Сахалине в 1861 г. на угольных коях поселка Дуэ силами каторжан. На материке добыча угля велась в Приморской области. Основным добывающим районом были Сучанские месторождения, где уголь стали разрабатывать с 90-х годов XIX в., откуда он шел на суда Сибирской военной флотилии и торгового флота, а также на бытовые нужды. Угледобывающая промышленность получила значительное развитие в первое десятилетие XX в. в связи с началом работы железнодорожного транспорта.

Дальний Восток был богат не только полезными ископаемыми, но и огромными рыбными ресурсами. Однако рыбодобывающая промышленность получила развитие лишь в конце XIX в., когда с увеличением населения появился устойчивый рынок сбыта рыбной продукции. Основными рыбодобывающими районами были Амурский лиман и Камчатка. Рыбопромысловые предприятия создавались исключительно на частные капиталы. Крупнейшей рыбопромысловой компанией была фирма «Семенов, Демби и К°», которая в 1886 г. получила в аренду 21 рыболовный участок на западном побережье Сахалина.

Позднее фирма открыла в Хакодате торговую контору, которая ведала сбытом рыбной продукции в Японии, куда в середине 90-х годов XIX в. она ежегодно поставляла от 120 до 150 тыс.

пудов селечного тука, 10–15 тыс. пудов соленого лосося, 2–4 тыс. пудов сушеной трески⁷. В конце XIX в. в Амурском рыбопромышленном районе появились первые рыбоконсервные заводы: Соколова (1895) и Грюнвальда (1896).

Слабо на Дальнем Востоке была развита металлообрабатывающая промышленность. Крупнейшее предприятие региона — Дальзавод был образован на месте механических мастерских, переведенных в 1871 г. из Николаевска-на-Амуре во Владивосток. В 1886 г. на Дальзаводе работали 300 чел., а в 1900 г. уже 813 чел.

Кроме Дальзавода металлообрабатывающие предприятия были представлены машиностроительным заводом Товарищества Амурского речного пароходства, литейно-механическим заводом Чепурина и чугунолитейным заводом Першина (все три в Благовещенске) и еще двумя подобными предприятиями в Хабаровске и Владивостоке.

Большое значение для Дальнего Востока имело железнодорожное строительство, которое стимулировало развитие ряда отраслей экономики и прежде всего лесной промышленности, так как для железной дороги требовались шпалы и другой строительный материал из дерева. Кроме того, железнодорожное строительство способствовало прибытию в регион квалифицированных специалистов — инженеров, техников, рабочих.

Сооружение Транссиба — железной дороги, которая должна была связать Дальний Восток с Европейской Россией, началось одновременно с западного направления — от Челябинска и с восточного — от Владивостока. В 1891 г. стали строить дорогу Владивосток — Уссурийск. Через три года сообщение по этой линии было налажено, а к осени 1897 г. железнодорожный путь был проложен до Хабаровска.

Однако к этому времени восточный участок Транссиба решили сооружать не на территории России вдоль Амура, а провести через Северо-Восточный Китай — Маньчжурию. Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) должна была обеспечить более короткий путь из Забайкалья до Владивостока.

КВЖД начали строить в 1897 г. Пунктом расположения строительного управления по возведению железной дороги был выб-

ран Харбин, вернее, место, где вскоре возник этот город. Отсюда сооружение КВЖД стартовало одновременно по трем направлениям. В это же время строительные работы начались на всех трех конечных пунктах — станции Пограничной в Приморье, в Забайкалье и Порт-Артуре⁸. В 1903 г. дорога вступила в эксплуатацию. С этого времени Дальний Восток получил устойчивую связь с Европейской Россией. По железной дороге стали доставлять различные грузы, прибывать переселенцы. Регулярное железнодорожное сообщение не уменьшило значимости для Дальнего Востока морского и речного транспорта. Амур оставался главной речной дорогой, которая связывала города Николаевск-на-Амуре, Хабаровск и Благовещенск друг с другом и с Забайкальем.



Здание фирмы Кунст и Альберс. Владивосток.

Морской транспорт развивался благодаря перевозкам, которые осуществлялись судами Добровольного флота — пароходной компании, образованной в 1878 г. на частные пожертвования. Суда Доброфлота связали главный российский порт на Тихом

океане Владивосток как с черноморскими портами, так и с населенными пунктами Охотского побережья, Камчатки и Сахалина.

Морской, речной и железнодорожный транспорт играли важную роль в обеспечении дальневосточного населения товарами первой необходимости. Правительство, стремясь решить эту проблему, ввело на Дальнем Востоке положение «порто-франко». Буквальный перевод «порто-франко» с итальянского означает «вольный порт», «свободная гавань». Свободная, беспошлинная торговля впервые была разрешена в 1828 г. на Камчатке. В 1856 г. свободно торговать разрешили в Николаевске-на-Амуре. С 1860 г. право беспошлинной торговли получил Владивосток, но фактически с этого времени на всей территории Дальнего Востока России установился режим «порто-франко», который с небольшими исключениями действовал до января 1901 г. Возможность вести беспошлинную торговлю позволила широко развернуться на Дальнем Востоке иностранным предпринимателям.



Торговый дом фирмы Чурин и К°. Благовещенск.

Одним из крупнейших торговых предприятий Дальнего Востока стала фирма «Кунст и Альберс», основанная в 1864 г. во Владивостоке двумя германскими подданными — Густавом Кунстом и Густавом Альберсом. В 80-е годы фирма расширила сфе-

ру своей деятельности, открыв филиалы и отделения во многих городах и населенных пунктах Дальнего Востока. Закупка товаров сотрудниками фирмы осуществлялась в Гамбурге, Варшаве, Одессе и затем морем они доставлялись во Владивосток. В начале XX в. товары стали поступать по железной дороге.

Среди русских торговых предприятий наиболее крупным и известным был Торговый дом «Чурин и К°», головная контора которого располагалась в Благовещенске, а магазины и отделения имелись во всех крупных городах Дальнего Востока.

Во второй половине XIX в. в заселении и освоении Дальнего Востока удалось кое-что сделать, но все же эта часть Российской империи оставалась одной из самых малообжитых и слабо развитых территорий, в обустройство которой нужно было вложить еще немало средств и трудовых усилий.

Лекция 7

Дальний Восток в начале XX в.

15(27) марта 1898 г. в Пекине российские представители подписали с Китаем соглашение, согласно которому Россия получала в аренду сроком на 25 лет две гавани на Ляодунском полуострове — Порт-Артур и Далянь. Уже 16 марта 1898 г. в 8 утра на флагштоке Золотой горы в Порт-Артуре одновременно с китайским флагом был поднят российский, Андреевский¹. В Порт-Артур из Владивостока была переведена Тихоокеанская эскадра, здесь широко развернулось строительство жилых домов, казарм и других объектов, необходимых для обустройства военных. В 1902 г. к Порт-Артуру была подведена железнодорожная ветка от КВЖД, открылось сообщение между Порт-Артуром и Петербургом. В 1903 г. в Порт-Артуре проживали 38,5 тыс. чел., 17,7 тыс. из них были русскими². В городе появились русские школы,

выходила русская газета «Новый день», работали магазины фирм «Чурин и К°», «Кунст и Альберс».

Аренда Порт-Артура и постройка КВЖД явились результатом экспансионистской политики царского правительства по отношению к Китаю, который в то время был слабым государством в экономическом и военном отношении и не мог противостоять оказывавшемуся на него давлению. Кроме России уступок от Китая добивались Англия, Германия и Япония. Япония, как и Россия, была заинтересована в Северо-Восточном Китае. Спор двух держав привел к русско-японской войне 1904–1905 гг.

В ночь с 26 на 27 января (ст. стиль) 1904 г. японские миноносцы напали на русскую эскадру, стоявшую на внешнем рейде Порт-Артура. В этот же день в корейском порту Чемульпо подверглись нападению японской эскадры крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец». Понесший в неравном бою большие потери и поврежденный «Варяг» был затоплен командой, а «Кореец» взорван.

В последующих морских сражениях японцам удалось одержать ряд побед над русской эскадрой, находившейся в Порт-Артуре, благодаря чему японцы получили господство на море.

В сражениях на суше перевес также был на стороне японцев. Несмотря на героическую оборону, 20 декабря 1904 г. пал Порт-Артур. В феврале-марте 1905 г. японцы перешли в наступление под Мукденом; русская армия была вынуждена отступить, потеряв убитыми и ранеными 90 тыс. чел.

Последним крупным событием русско-японской войны стало морское сражение в Цусимском проливе. Еще в октябре 1904 г. с Балтийского моря на Дальний Восток была направлена эскадра под командованием вице-адмирала З.П. Рожественского. Русские моряки совершили беспрецедентный переход протяженностью в 18 тыс. миль. В мае 1905 г. эскадра подошла к Цусимскому проливу, где 14–15 мая у острова Цусима произошло сражение, в результате которого русская эскадра была полностью разгромлена.

Боевые действия проходили также непосредственно на территории русского Дальнего Востока. 22 февраля 1904 г. японская эскадра, зайдя в Уссурийский залив, обстреляла из орудий Владивосток. Было выпущено более 100 снарядов, но серьезного

ущерба городу и порту этот обстрел не причинил. 4 августа 1904 г. недалеко от Владивостока произошел бой Владивостокского отдельного отряда крейсеров с японской эскадрой, в ходе которого один из русских крейсеров был затоплен.

Летом 1904 г. японцы предприняли попытку захвата Камчатки. Им удалось высадить десант на западном побережье у с. Явина, но отряд, сформированный из казаков и местных жителей, освободил село, заставив японцев бежать. Попытки японцев высадиться в других пунктах Камчатки также оказались неудачными. За время обороны полуострова в 1904 г. русские уничтожили 20 неприятельских шхун и до 200 солдат и офицеров.

В 1905 г., высадив десант, японцы захватили Сахалин. Немногочисленные отряды русских солдат и дружины из ссыльно-поселенцев были вынуждены отступить перед превосходившими их силами японцев.

После Цусимского сражения царское правительство приняло решение о прекращении войны. Япония со своей стороны также высказалась за прекращение боевых действий и попросила США выступить в качестве посредника на русско-японских переговорах.

Переговоры проходили в г. Портсмуте (США), русскую делегацию возглавлял С.Ю. Витте. 23 августа (5 сентября) был подписан Портсмутский мирный договор, согласно которому Россия уступала Японии арендные права на Ляодунский полуостров с Порт-Артуром, южную ветку КВЖД (железную дорогу между Порт-Артуром и Чанчунем) и половину Сахалина (к югу от 50-й параллели). Русское правительство обязывалось начать с Японией переговоры о предоставлении ей права вести лов рыбы вдоль берегов русских владений в Японском, Охотском и Беринговом морях. Русско-японская конвенция, дававшая японским рыбопромышленникам льготные права на ведение морского промысла в территориальных водах России, была подписана в июле 1907 г.

Поражение в русско-японской войне выявило несостоятельность дальневосточной политики царского правительства. Средства, вложенные в сооружение морской крепости в Порт-Артуре и постройку южной ветки КВЖД, оказались потерянными. Между тем русский Дальний Восток как вновь осваивавшийся регион

нуждался в государственных капиталовложениях. Это вынудило правительство пересмотреть свое отношение к Приамурью и Уссурийскому краю.

Прежде всего для лучшей управляемости Дальнего Востока были сделаны изменения в административном устройстве. В 1906 г. Забайкальскую область вывели из Приамурского генерал-губернаторства и передали в Иркутское генерал-губернаторство. В 1909 г. Приморскую область разделили на три: Приморскую, которая включала Ольгинский, Никольск-Уссурийский, Иманский, Хабаровский и Удский уезды; Сахалинскую и Камчатскую. Все три области, а также Амурская, входили в Приамурское генерал-губернаторство, административным центром которого был Хабаровск.

В 1908 г. в III Государственной Думе (1907–1912) обсуждался законопроект «О строительстве Амурской железной дороги». Ряд депутатов от центральных губерний выступали против финансирования строительства. На необходимости сооружения Амурской железной дороги настаивал премьер-министр П.А. Столыпин, и в апреле 1908 г. большинством голосов законопроект был утвержден. В том же году началось строительство. Для постройки Амурской железной дороги (Чита-Хабаровск) по всей Европейской России проводился наем рабочих, им гарантировался бесплатный проезд до места работ вместе с семьями. На этих же условиях было предусмотрено и их возвращение. В случае желания рабочих остаться в Приамурском крае на постоянное жительство им предоставлялся надел земли в 15 десятин⁴. Тем самым решалась немаловажная для Дальнего Востока задача — пополнить население.

Количество рабочих, занятых на строительстве Амурской железной дороги, увеличивалось с каждым годом. Так, в 1911 г. прибыли около 50 тыс. чел., а в 1912 г. — 80 тыс. Наряду с вольнонаемными использовался труд заключенных (арестантов). Их на строительстве работало около 8 тыс. чел.

В 1911 г. приступили к строительству участка (протяженностью 108 км) с ответвлением к Благовещенску. В декабре 1913 г. состоялось открытие железнодорожного сообщения Благовещенск-Петербург. В столицу от берегов Амура отправился пер-

вый поезд. Наибольшую сложность представляло строительство мостов через реки Зея, Бурея, Амур. Трехкилометровый мост через Амур у Хабаровска был самым длинным не только в России, но и в Европе. В связи с начавшейся в 1914 г. первой мировой войной его пуск в эксплуатацию несколько затянулся — предполагалось закончить в 1915 г., но готов он был только в октябре 1916 г. С этого момента завершилось строительство не только Амурской железной дороги, но и всего Транссиба. Теперь можно было проехать на поезде из Владивостока в Петербург по русской территории.

Стремясь ускорить процесс колонизации Дальнего Востока, правительство в 1909 г. образовало Комитет по заселению дальневосточной территории. Его возглавил П.Л. Столыпин. Крестьянское переселение на Дальний Восток стало составной частью столыпинской аграрной политики. Одним из направлений правительственной программы явилось переселение крестьян на Камчатку, до этого их туда не направляли. И хотя до первой мировой войны на полуостров удалось переселить небольшое число крестьян, сам факт примечателен — правительство уделяло внимание заселению не только Приамурья и Уссурийского края, но и отдаленных районов Дальнего Востока.

По-прежнему, как и раньше, на Дальний Восток в большом количестве прибывали эмигранты из соседних стран, прежде всего из Китая. По разным оценкам накануне первой мировой войны число китайцев на русском Дальнем Востоке составляло от 100 до 150 тыс. (с учетом нелегальной эмиграции). Китайцы соглашались на самую тяжелую, грязную и низкооплачиваемую работу. В 1912 г. китайцы составляли 80% всего количества рабочих, занятых на золотодобыче⁵. Во Владивостоке доля китайского населения была намного выше, чем в других районах Дальнего Востока. Здесь китайцы занимались торговлей, выращиванием овощей.

К началу первой мировой войны Дальний Восток оставался малообжитой и плохо освоенной частью Российской империи. Хотя казенные инвестиции, приток частного капитала, улучшение средств сообщения, прибытие переселенцев — все это в некоторой степени способствовало развитию промышленности, структу-

ра экономики Дальневосточного края оставалась аграрно-сырьевой. Главными отраслями дальневосточной экономики являлись: сельское хозяйство, рыбодобывающая промышленность, золотодобывающая и горнорудная, лесная.

В июне 1900 г. были утверждены новые «Временные правила» для образования переселенческих участков в Амурской и Приморской областях. По ним с 1 января 1901 г. вместо 100-десятинного семейного надела переселенцы получали на каждую душу мужского пола не более 15 десятин земли. Тем самым произошло деление крестьян: переселенцев, прибывших в XIX в. стали именовать стодесятниками или старожилами, а всех вновь прибывших — новоселами.

В первое десятилетие XX в. благодаря продолжавшейся колонизации увеличивались посевные площади и поголовье скота. Однако полностью решить проблемы с продовольствием Дальний Восток не мог. Лишь Амурская область обеспечивала себя хлебом. В другие районы его завозили из-за пределов региона. Большие поставки хлеба, прежде всего в Приморье, шли из Маньчжурии.

В рыбодобывающей промышленности ведущие позиции занимала фирма «Демби и К°», её возглавлял старший сын известного рыбопромышленника Георгия Федоровича Демби — Альфред Демби. Эта фирма вела рыбный промысел на Камчатке, где владела одиннадцатью рыболовными участками⁵. В 1910 г. в Усть-Камчатке компания «Демби и К°» построила первый на Камчатке рыбоконсервный завод. В 1912 г. появился второй рыбоконсервный завод, в дальнейшем фирма занялась консервированием не только рыбы, но и крабов. В развитие дальневосточной рыбной промышленности вкладывали капиталы не только местные предприниматели, но и буржуазия из Европейской России. В октябре 1907 г. было создано «Волжско-Амурское торгово-промышленное товарищество». В его образовании приняли участие астраханские рыбопромышленники. Именно благодаря им красная икра стала использоваться в коммерческих целях, до этого её просто напросто выбрасывали как отходы производства. Свою продукцию товарищество поставляло исключительно на внутренний рынок — в города Сибири и Поволжья.

Крупным рыбопромышленником являлся А.П. Надецкий. Только на создание необходимой инфраструктуры (ледники, склады, консервные заводы) им было потрачено 500 тыс. руб. Свою коммерческую деятельность Надецкий осуществлял в Амурском рыбопромышленном районе, который в то время был основным на Дальнем Востоке. Накануне первой мировой войны здесь добывалось 70 % всей рыбопродукции региона.

Еще одним крупным предпринимателем был С.Ф. Грушецкий. В 1907 г. он создал компанию «Океанские морские промыслы Грушецкого и К°». Эта фирма вела лов рыбы на Чукотке на р. Анадырь и на Камчатке на р. Озерной. Грушецкий создал солидную производственную инфраструктуру — построил за-сольники, ледники, склады; он владел 8 моторными ботами и 60 различными барками и судами. Ежегодно Грушецкий вывозил в Европу по 100–150 тыс. пудов рыбной продукции, имел торговые лавки в Петербурге, Москве, Киеве и Варшаве.

С 1908 г. получил развитие рыбный промысел в заливе Петра Великого. Главным объектом промысла здесь была сельдь, которая продавалась в свежем и соленом виде. Осваивалась и добыча других морепродуктов — морской капусты, краба, трепанга, креветки. В 1911 г. в заливе Петра Великого начался траловый промысел. Появились два траулера — «Федя» и «Находка». Учитывая интересы рыбаков, ведущих лов на шаландах и баркасах, траулерам был запрещен промысел в прибрежной трехмильной полосе. В целом за период с 1908 г. по 1914 г. вылов рыбы на Дальнем Востоке увеличился в 3,5 раза, достигнув 15 % всей общероссийской рыбодобычи⁶.

Центром рыбодобывающей промышленности Дальнего Востока был Владивосток. Через Владивостокский порт шло снабжение всех дальневосточных промыслов снаряжением и рабочей силой, отсюда вывозилась готовая продукция в Европейскую Россию и за границу, здесь производились торги рыболовных участков и находилось ведомство по контролю за добычей рыбы — управление заведующего рыбными промыслами при Приамурском управлении государственных имуществ.

В начале XX в. получила дальнейшее развитие золотодобывающая промышленность. Если раньше золотодобывающие пред-

приятия открывались на капиталы предпринимателей из Европейской России (Петербург, Москва), то в начале века в эту отрасль начинают вкладывать деньги местные предприниматели. Одним из самых крупных золотодобывающих предприятий, построенных на капиталы дальневосточной буржуазии, была компания «Ельцов и Левашов», владевшая несколькими приисками.

В 1897 г. купцы из Николаевска-на-Амуре создали «Охотскую золотопромышленную компанию», во владении которой также было почти двадцать приисков.

Золото добывалось примитивным способом, использовался ручной труд. Недостатка в дешевой рабочей силе не было, поэтому предприниматели не спешили внедрять механизированную добычу с применением драг, которые в то время уже имели передовые европейские страны.

Горнорудная промышленность Дальнего Востока начала века была представлена не только золотодобычей и угледобычей. В Приморье по инициативе купца 1 гильдии Ю. Бринера (швейцарца по происхождению, с конца XIX в. проживавшего во Владивостоке и принявшего российское подданство) в 1897 г. была снаряжена экспедиция геолога С.В. Масленникова, которая открыла в долине р. Рудной месторождения серебряно-свинцовой руды и цинка, после чего с 1905 г. началась их добыча. В 1907 г., с образованием Акционерного общества «Тетюхе», компаньоном Бринера стал немецкий предприниматель Арон Гирш. Руда, добывавшаяся в районе с. Тетюхе, вывозилась в Европу (в Антверпен). За 1909–1912 гг. было вывезено 4,6 млн. пудов, что принесло акционерам 450 тыс. руб. чистой прибыли⁷.

Продолжала развиваться лесная промышленность. Рынок сбыта её продукции постоянно расширялся за счет строительства городов и промышленных предприятий. Несколько предприятий по переработке леса работало во Владивостоке и его окрестностях. Лесопильный завод М.И. Суворова занимался распиловкой леса, изготавливал столярные изделия. На заводе работали 150 чел., помимо русских трудились японцы и китайцы. В районе Седанки открылась спичечная фабрика «А.И.Суворов и К°», на ней были заняты около 200 рабочих, преимущественно китайцев. В 1910 г. на станции Океанской вошел в строй фанер-

ный завод Л.Ш. Скидельского. Кроме фанеры он выпускал спички. Небольшой лесопильный завод, владельцем которого сначала был Шабанов, а с 1901 г. Бородин, находился в пос. Лутковке (современный Лесозаводск).

С 1907 г. в Императорской Гавани (ныне Советская Гавань) начала заготавливать лес австралийская лесная концессия «Слей Мур и К°», имевшая около 300 чел. В верховьях рек они рубили лес и сплавляли его к бухте, здесь грузили на пароходы и отправляли за границу. В 1909 г. годовой оборот леса на экспорт в Императорской Гавани составил 100 тыс. руб.⁸

На Дальнем Востоке было мало предприятий, производивших самое необходимое для населения. До 80 % всех товаров (промышленных и продовольственных) ввозилось в регион из-за его пределов. Велика была доля товаров, поставляемых также из-за границы.

Для того, чтобы обеспечить население необходимым (из-за начавшейся русско-японской войны торговля морем заметна сократилась), правительство с 1 мая 1904 г. восстановило на Дальнем Востоке режим «порто-франко». Сюда вновь хлынул поток товаров из других стран, что создало проблемы для отечественных предпринимателей. Почувствовав угрозу того, что Дальний Восток как рынок сбыта отечественных товаров может быть окончательно потерян, 16 января 1909 г. русское правительство отменило положение «порто-франко»⁹.

Однако полностью вытеснить с рынка китайских и японских торговцев отечественным предпринимателям не удалось. Особенно живучими оказались китайцы, которые нередко не гнушались идти на нарушение закона и часть товара ввозили на территорию русского Дальнего Востока контрабандным путем.

Дальний Восток с его слабо развитой промышленностью, большой разбросанностью населенных пунктов, бездорожьем, удаленностью от европейской части России был отсталым в культурном отношении регионом. По всем показателям, характеризующим состояние культуры, он уступал центральным районам страны.

Среднее образование оказалось недоступным для большинства детей. В сельской местности работали в основном одноклас-

сные и двухклассные школы, в них обучали элементарным навыкам счета и письма. В средних учебных заведениях (гимназиях, реальных и коммерческих училищах), где обучение было платным, занимались, как правило, дети состоятельных родителей: купцов, офицеров, чиновников, служащих торговых компаний и иностранных представительств. Выпускники гимназий могли продолжать образование за пределами Дальнего Востока — в университетах Томска, Москвы, Петербурга.

Первое дальневосточное высшее учебное заведение — Восточный институт — было открыто во Владивостоке в октябре 1899 г. Здесь готовили востоковедов — специалистов по таким странам, как Китай, Япония, Корея, Монголия. Техническое образование можно было получить в морском училище в Николаевске-на-Амуре, речном в Благовещенске, училище дальнего плавания во Владивостоке, железнодорожном в Хабаровске.

Немногочисленная дальневосточная интеллигенция не хотела мириться с культурной отсталостью и пыталась оживить и разнообразить культурную жизнь далекой окраины Российской империи. Еще в конце XIX в. в Благовещенске, Владивостоке, Хабаровске любительские труппы ставили театральные спектакли. Первый профессиональный театр появился в 80-е годы XIX в. в Благовещенске, где был построен первый на Дальнем Востоке театральный зал. В 1899 г. театральный зал появился во Владивостоке. В Хабаровске центром культурной жизни было Офицерское гарнизонное собрание, в 80-е годы XIX в. оно обзавелось собственным зданием. Здесь собиралась местная интеллигенция, ставились спектакли, давались концерты музыкантами любителями. Большую роль в организации всех культурных мероприятий играли офицеры, их жены и семьи. В 1894 г. в Хабаровске появился музей, в октябре 1901 г. открылась публичная библиотека. В том же году в Хабаровске было построено здание Общественного собрания, где местная интеллигенция устраивала различные культурные мероприятия. Во время гастролей здесь давали свои концерты заезжие знаменитости¹⁰.

Гастрольная жизнь оживилась после того, как была построена КВЖД, артисты из Москвы, Петербурга, Киева и других городов стали чаще приезжать на Дальний Восток. В 1906 г. с гас-

ролями приезжал знаменитый Мариус Петипа, в 1907 г. — известные всей России братья Адельгеймы, а выдающийся скрипач Константин Думчев гастролировал в 1903, 1907, 1909 и 1916 гг.¹¹

В начале XX в. в городах Дальнего Востока появились блага современной цивилизации — электричество, телефон, автомобили. Первые частные электростанции заработали еще в конце XIX в. Так, во Владивостоке фирма «Кунст и Альберс» для собственных нужд в 1893 г. построила небольшую электростанцию. В начале века электричество получило дальнейшее распространение. В 1907 г. городская электростанция открылась в Хабаровске — свечи и керосиновые лампы в учреждениях и домах богатых хабаровчан были заменены на электрические лампы. Затем электричество появилось в Благовещенске, а в 1912 г. — во Владивостоке, благодаря чему здесь открылось трамвайное движение. Владивостокский трамвай долгие годы был единственным подобным видом транспорта не только на Дальнем Востоке, но и в Сибири (в Новосибирске трамвай появился уже в годы советской власти). В 1907 г. во Владивостоке заработали первые телефоны и в этом же году Владивостокская городская управа ввела правила дорожного движения для автомобилей — в городе появились первые автомобили, и их владельцы должны были придерживаться определенных правил.

Начавшаяся в 1914 г. первая мировая война внесла изменения в жизнь дальневосточников. В первые ее месяцы здесь, как и по всей России, наблюдался патриотический подъем. Население сдавало деньги на нужды войны, на помощь раненым и оказание поддержки их семьям. Причем пожертвования поступали не только от русских, но и от японцев, китайцев, корейцев. Начиная с сентября 1915 г., на Дальнем Востоке стала проводиться реквизиция (принудительное отчуждение за плату) для нужд армии соленой кеты. Кроме продовольствия с Дальнего Востока в армию поставлялись лошади, а также медикаменты, теплые вещи, белье.

В годы первой мировой войны возросло значение Владивостокского порта. Поскольку Балтийское и Черное моря оказались в зоне боевых действий, большая часть грузов от союзников России — США, Японии и других стран — поступала через Владивосток.

Стремясь увеличить пропускную способность Транссиба, правительство решило закупить подвижной состав в США. Уже в декабре 1914 г. из 47 американских пароходов, прибывших во Владивосток, 38 были загружены паровозами, вагонами и рельсами, заказанными российским Министерством путей сообщения. Для сборки паровозов и вагонов во Владивостоке были открыты вагоноборочные мастерские, которые бесперебойно работали до осени 1916 г. Всего было собрано 13,1 тыс. американских вагонов, в которых вывозились грузы из Владивостока¹².

На нужды войны работали и немногочисленные предприятия Дальнего Востока. Так, на Благовещенском чугуно-литейном заводе правительство разместило военные заказы, завод занялся выпуском мин для бомбометов (минометов), масштабы производства быстро расширялись, и к 1917 г. на заводе работали около 600 чел.¹³

Война явилась серьезным испытанием для России. По мере ее продолжения в стране нарастали проблемы, которые в конечном счете и привели к событиям февраля-марта 1917 г.

Лекция 8

Революция и гражданская война на Дальнем Востоке

Известие об отречении Николая II поступило в города и села Дальнего Востока с учетом разницы во времени на следующий день, 3 марта 1917 г. Дальневосточники приняли эту весть с большим энтузиазмом. Большинство рабочих, солдат и матросов открыто выражали радость по поводу свержения монархии, в городах проходили митинги, собрания, массовые демонстрации. Сочувствия поверженному царизму никто не выражал.

4 марта в Приморье и Приамурье началась ликвидация местных органов царской власти. Одновременно создавались органы новой власти — Комитеты общественной безопасности (КОБ), которые признавали Временное правительство и подчинялись ему. В КОБы в основном входили представители имущих классов — буржуазии, чиновничества, интеллигенции, но были и представители от рабочих и крестьян. Комитеты общественной безопасности устраняли атрибуты монархии, из тюрем освобождали политических заключенных, в Хабаровске арестовали генерал-губернатора Приамурского края Н.Л. Гондатти, аресту были подвергнуты некоторые чины полиции и жандармерии¹. 19 марта Амурский КОБ сообщил Временному правительству, что вместо отстраненной полиции и жандармерии в области создается рабочая милиция. Подобные меры провели и во Владивостоке.

4–5 марта на многих фабриках, заводах, в мастерских, а также в воинских частях проходили собрания, где избирались делегаты в Советы рабочих и военных депутатов. Этот орган создавался «для участия в устройении нового порядка жизни». Советы являлись практически параллельной властью, не располагая, в отличие от КОБов, официальными полномочиями, своей деятельностью они оказывали влияние на происходившие события. За Советами стояли массы простого народа, которые хотели, чтобы свершившаяся революция наказала царских чиновников, ввела твердые цены на продовольствие и одежду, установила восьмичасовой рабочий день.

Образование Комитетов общественной безопасности и Советов рабочих и солдатских депутатов привело к тому, что на Дальнем Востоке, как и по всей России, было установлено двоевластие — своеобразная форма социального компромисса между имущими классами и трудовым народом.

Двоевластие сохранялось до середины июля 1917 г. После того как стало известно, что антиправительственная и антивоенная демонстрация, организованная в Петрограде местными Советами, разогнана Временным правительством, подверглись преследованиям и наиболее активные сторонники Советов на Дальнем Востоке. Часть из них арестовали, некоторых отправи-

ли на фронт. Советы утратили свое влияние, и вся полнота власти оказалась в руках сторонников Временного правительства.

К осени ситуация в стране ухудшилась. Временное правительство не справлялось с возникшими социально-экономическими проблемами. Этим воспользовались радикально настроенные представители РСДРП(б) — большевики. 25 октября 1917 г. они захватили власть в Петрограде и в ночь с 25 на 26 октября на II Всероссийском съезде Советов провозгласили: «Вся власть на местах переходит к Советам рабочих, солдатских и крестьянских депутатов».

Узнав о победе большевиков в Петрограде, дальневосточные большевики предприняли попытку захватить власть в городах и селах Дальнего Востока. С этой целью они пошли на переизбрание местных Советов, где большинство депутатов являлись сторонниками Временного правительства. 5 (18) ноября 1917 г. был переизбран исполком Владивостокского Совета рабочих и солдатских депутатов, в который вошли 18 большевиков, 11 эсеров, 6 представителей воинских организаций и два беспартийных. Возглавили исполком Владивостокского Совета большевики А.Я. Нейбут и К.А. Суханов. Через несколько дней Владивостокский Совет объявил о взятии власти в городе и принял решение приступить к организации Красной гвардии. В эти же дни власть к Советам перешла в Сучане, Никольске-Уссурийском и других населенных пунктах Приморья².

В начале декабря Советы одержали победу в Хабаровске, председателем стал большевик Л.Е. Герасимов.

В Благовещенске переход к власти Советов сопровождался вооруженным сопротивлением местного казачества под предводительством атамана Василия Гамова. Здесь советская власть окончательно утвердилась только в марте 1918 г.

В конце декабря 1917 г. в Хабаровске состоялся III съезд Советов Дальнего Востока. Среди делегатов были представители большевиков, левых эсеров, меньшевиков, беспартийные. Многие делегаты поддерживали большевиков. Съезд провозгласил советскую власть на всей территории Дальнего Востока. Было также принято решение о демобилизации старой армии и создании советских вооруженных сил — Красной гвардии, устанавливался

восьмичасовой рабочий день, утверждались условия и оплата труда рабочих. На съезде избрали исполнительный орган новой власти — Далькрайисполком, председателем которого стал большевик А.М. Краснощеков³.

Не все приветствовали установление советской власти. Представители буржуазии, чиновничества, часть казачества и крестьянства были настроены враждебно к новым порядкам. Однако широкомасштабная гражданская война между сторонниками советской власти (красными) и ее противниками (белыми) на Дальнем Востоке началась не сразу.

Сторонники Белого движения активизировались лишь после того, как 5 апреля 1918 г. во Владивосток вошли корабли японского военно-морского флота под командованием адмирала Х. Като и высадили здесь десант. Поддержка противников советской власти извне оказалась решающим шагом начала гражданской войны на Дальнем Востоке.

В мае 1918 г. отряд белогвардейцев под командованием атамана Ивана Калмыкова, скрывавшегося до этого на территории Маньчжурии, пересек границу и вторгся в Приморье в районе станции Гродеково. Здесь создался Гродековский фронт, и бойцы Красной гвардии успешно отражали атаки белогвардейцев. Однако полностью разгромить их не удалось. 29 июня во Владивостоке начался белогвардейский мятеж, поддержанный чехословацкими войсками и японцами⁴.

Чехословацкий корпус был сформирован еще при Временном правительстве из бывших военнопленных, захваченных русской армией на австро-германском фронте. Предполагалось использовать этот корпус (до 60 тыс. чел.) против Германии на Западном фронте.

После установления советской власти и выхода России из войны советское правительство разрешило чехословакам выехать к себе на родину через Сибирь и Дальний Восток.

В конце мая — начале июня 1918 г. чехословацкий корпус растянулся в эшелонах вдоль железнодорожной магистрали от Пензы и Самары до Владивостока. Поддавшись на агитацию противников советской власти, 25 мая чехословаки подняли мятеж и свергли власть Советов в ряде городов.

Во Владивостоке в конце июня 1918 г. насчитывалось 14 тыс. солдат чехословацких войск. Благодаря их поддержке 29 июня белогвардейцы захватили власть в городе. Почти все руководители Владивостокского Совета были арестованы. Председатель исполкома К.А. Суханов, арестованный вместе с другими членами Совета, через некоторое время был убит «при попытке к бегству».



*Парад иностранных интервентов на ул. Светланской.
Владивосток. 1918 г.*

Захватив Владивосток, белочехи двинулись на Никольск-Уссурийский. На подступах к городу завязались упорные бои. 7 июля части Красной гвардии оставили Никольск-Уссурийский и отступили к Спасску-Дальнему. Южное Приморье оказалось под властью белых.

Поддерживая чехословаков и калмыковцев, японское командование решилось ввести в сражение против Красной гвардии свои войска. В августе 1918 г. 12-я японская дивизия принимала

участие в боях. Под напором превосходивших сил противника красногвардейские отряды к концу августа отступили к Хабаровску.

25–28 августа 1918 г. в Хабаровске проходили заседания V съезда Советов Дальнего Востока. На съезде было принято решение прекратить вооруженную борьбу на Уссурийском фронте, так как силы были неравны, и перейти в дальнейшем к партизанским подпольным методам сопротивления. В начале сентября советские организации эвакуировались из Хабаровска, а 5 сентября в город вошли калмыковцы. Через несколько дней советская власть пала в Амурской области. Таким образом, Дальний Восток оказался под властью белогвардейцев.

В Забайкалье к этому времени власть также была в руках белых. После захвата ими 11 июля 1918 г. Иркутска, а затем 16 августа — Читы, на конференции советских и военных работников Восточной Сибири, проходившей в Забайкалье на железнодорожной станции Урульга, было принято решение расформировать воинские части Красной гвардии и перейти к партизанской войне.

На огромных пространствах азиатской части России, от берегов Тихого океана до Урала, властвовали белогвардейцы и интервенты. 18 ноября 1918 г. в Омске объявили, что «верховным правителем России» стал адмирал Александр Васильевич Колчак. Его власть распространялась и на территорию Дальнего Востока.

Для пополнения своей армии Колчак начал мобилизацию дальневосточной молодежи, что вызвало недовольство и явилось одной из причин подъема партизанского движения. Наибольший размах оно получило в Примор-



С.Г. Лазо.

рье, здесь в декабре 1918 г. в Сучанской долине появились первые партизанские отряды. Весной 1919 г. партизаны уже действовали в районе Никольска-Уссурийского, Тетюхе, Анучино, Чугуевки, Спасска. В общей сложности в отрядах насчитывалось более 3 тыс. чел. Для создания единого централизованного руководства партизанскими отрядами по решению III Дальневосточной конференции РКП (б) в апреле 1919 г. в Приморье были направлены С.Г. Лазо, М.И. Губельман, А.П. Алютин. Командующим партизанскими отрядами Приморья был назначен Лазо⁵.

В Приамурье боевыми действиями партизан руководил Таежный исполком, находившийся неподалеку от Благовещенска. В Амурской области были районы, полностью подчинявшиеся партизанам. Одной из наиболее ярких и масштабных акций, проведенных здесь летом 1919 г., стала так называемая «операция по ремонту железной дороги». В ходе этой акции было нарушено железнодорожное движение. На большом участке рельсовый путь буквально вспахали специальным приспособлением наподобие плуга, которое рабочие депо прицепили к железнодорожному составу.

Колчаковский режим продержался недолго. Уже осенью 1919 г. положение на Восточном фронте, где армия Колчака сражалась против Советов, изменилось в пользу красных. Начался отход колчаковских войск в глубь Сибири; 14 ноября 1919 г. пала столица Колчака — Омск. Колчак все дальше отступал на восток. В январе 1920 г. он был арестован чехословаками, которые в обмен на право свободного продвижения по Сибирской железной дороге на Владивосток и дальнейшей эвакуации на родину передали адмирала, передав его в руки большевиков. 7 февраля 1920 г. в Иркутске Колчака расстреляли. Падение правительства Колчака, его арест и расстрел на некоторое время деморализовали Белое движение. 31 января 1920 г. во Владивостоке произошел антиколчаковский переворот, в нем участвовали представители разных партий — большевики, меньшевики, эсеры. Основной военной силой явились партизанские отряды. Власть в Приморье перешла к Приморской областной земской управе во главе с правым эсером А.С. Медведевым. К этому времени пала колча-

ковская власть в Никольске-Уссурийском, Спасске, Гродекове, Сучане.

16 февраля партизанские отряды вошли в Хабаровск, 23 февраля началась эвакуация японских войск из Благовещенска. Одновременно командования воинских контингентов США, Франции, Великобритании объявили о прекращении своего военного присутствия в регионе. К 1 апреля 1920 г. иностранные солдаты, за исключением японских, покинули Дальний Восток.

В конце марта начале апреля 1920 г. установилось временное затишье. Почти рядом, бок о бок стояли японские гарнизоны, боевые части белогвардейцев и отряды красных партизан, не предпринимавшие боевых действий друг против друга. Сложилась уникальная ситуация, когда можно было путем переговоров добиться мирного соглашения и предотвратить дальнейшее кровопролитие. Но события марта 1920 г. в Николаевске-на-Амуре, перечеркнули надежду на мирный исход гражданской войны и интервенции.

10 марта партизанские отряды под руководством Я.И. Тряпицына вошли в Николаевск и, пользуясь численным превосходством над японцами, предались безудержному разгулу. Были расстреляны все попавшие в плен японцы, включая японского консула, его жену и детей (всего 130 чел.). В городе произошли грабежи, насилия и мародерство⁶.

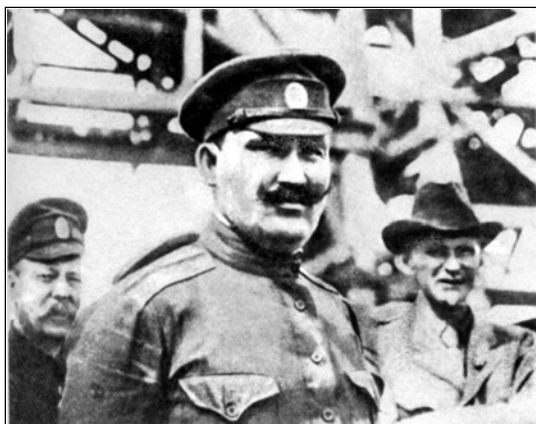
Эхо николаевских событий далеко разнеслось по всему Дальнему Востоку. Возможно, одним из последствий этого инцидента и стало решение японского правительства об активизации воен-



А.В. Колчак.

ных действий в крае. В ночь с 4 на 5 апреля 1920 г. все японские гарнизоны, располагавшиеся в крупных городах от Владивостока до Хабаровска, начали боевые действия, интервенты жестоко расправились не только с партизанами, застигнутыми врасплох, но и с мирным населением. Об ожесточенности боев во Владивостоке говорит тот факт, что в ходе боевых действий погибли около 7 тыс. бойцов и мирных жителей. Японцы арестовали, а затем убили членов Военного совета Приморского правительства С.Г. Лазо, А.Н. Луцкого, В.М. Сибирцева, командиров партизанских отрядов в Раздольном. Вслед за провокацией 4–5 апреля развернулись другие агрессивные действия Японии. 22 апреля в Александровске-Сахалинском был высажен японский десант численностью 2 тыс. чел. и Северный Сахалин оказался под японской оккупацией⁷.

К этому времени в Москве ЦК РКП(б) принял решение об образовании на Дальнем Востоке буферного государства — Даль-



Г.М. Семенов.

невосточной республики (ДВР). В марте 1920 г. Красная Армия, освободив от белогвардейцев Сибирь и часть Прибайкалья, не могла двигаться дальше на восток. Препятствием служили не только войска атамана Г.М. Семенова, который, собрав остатки колчаковских войск, расположился в Чите, но и значительные воинские силы японцев (175 тыс. чел.), которые всячески поддерживали белогвардейцев. Дальнейшее наступление Красной Армии на восток могло привести к войне с Японией. Чтобы избежать военного столкновения с Японией и вместе с тем продолжить борьбу с белогвардейцами, и было принято решение об образовании Даль-

невосточной республики, так называемого «красного буфера», призванного предотвратить прямое столкновение Советской России с Японией.

О создании ДВР было объявлено 6 апреля 1920 г. на Учредительном съезде трудящихся Прибайкалья, который проходил в Верхнеудинске (ныне Улан-Удэ). Дальневосточная республика включала в свой состав Забайкальскую, Амурскую, Приморскую, Камчатскую области и Северный Сахалин. К ДВР перешли права бывшей Российской империи в полосе отчуждения Китайско-Восточной железной дороги — зоне, переданной китайским правительством обществу КВЖД по контракту 1896 г.

Фактически власть Временного правительства вновь образованной республики распространялась только на Прибайкалье. Столицей был объявлен г. Верхнеудинск.

ДВР являлась марионеточным государством, полностью зависевшим от Советской России, которая 14 мая 1920 г. признала республику как независимое и суверенное государство и оказывала ей всяческую помощь: финансовую, военную, продовольственную.

При поддержке Советской России началось формирование регулярной Народно-революционной армии (НРА). После того как японцы убрали свои войска из Забайкалья и атаман Семенов лишился их поддержки, войска НРА в октябре 1920 г. перешли в наступление и 22 октября взяли Читу. В ноябре все Забайкалье было освобождено от белогвардейцев, и появилась возможность объединения всех дальневосточных областей в ДВР.

С 28 октября по 1 ноября 1920 г. в Чите проходила конференция представителей областей Дальнего Востока, принявшая решение о созыве Учредительного собрания, которое должно было решить окончательное государственно-правовое оформление республики.

В декабре 1920 г. правительство ДВР признали власти Приморья. Тем самым завершился в основном процесс объединения Дальнего Востока в рамках буферного государства.

В январе 1921 г. состоялись выборы в Учредительное собрание ДВР. В избирательной кампании приняли участие представители различных политических партий и направлений: коммунисты,

меньшевики, эсеры, кадеты. Фракция коммунистов и поддерживавшая ее фракция беспартийных крестьян (преимущественно партизан) получили 275 депутатских мест, что составляло 72,6 % от общего числа депутатов.

Учредительное собрание ДВР проходило в новой столице республики — Чите с 12 февраля по 27 апреля 1921 г. Была принята конституция республики, согласно которой высшим органом власти являлось Народное собрание. Конституция гаран-

тировала демократические свободы и устанавливала равенство граждан перед законом, восьмичасовой рабочий день, право участия рабочих в контроле над частными предприятиями⁸. Учредительное собрание избрало правительство ДВР в составе шести человек, из которых пятеро, включая председателя А.М. Краснощекова, были членами РКП(б).

Окончательное юридическое оформление ДВР при руководящей роли большевиков в этом процессе не устраивало интервентов и белогвардейцев. 20 марта 1921 г. во Владивостоке прошел съезд несоциалистических партий, который



В.К. Блюхер.

выдвинул программу отделения Приморской области от ДВР. Избранный «Совет съезда» во главе с Николаем и Спиридоном Меркуловыми должен был подготовить и осуществить свержение Приморской областной земской управы, возглавлял которую коммунист В.Г. Антонов. Переворот с участием белогвардейцев и интервентов, произошел 26 мая. Образованное «Временное Приамурское правительство» возглавили братья Меркуловы. С помощью японцев началось возрождение «белопоповстанческой» армии во главе с генералом В.М. Молчановым. 30 ноября 1921 г.

белогвардейцы начали наступление и 22 декабря захватили Хабаровск.

В феврале 1922 г. началось контрнаступление Народно-революционной армии ДВР под командованием В.К. Блюхера. У станции Волочаевка белогвардейцы создали мощные укрепления, которые, как они надеялись, НРА не сумеет взять. Штурм Волочаевки начался 10 февраля 1922 г., ожесточенный бой продолжался три дня. 12 февраля народоармейцы и партизаны ворвались в Волочаевку, а 14 февраля был освобожден Хабаровск. Продолжая теснить белогвардейские части, НРА в апреле 1922 г. подошла к Спасску, но ее дальнейшее продвижение на восток преградили японские войска.

Поражение армии Молчанова привело к падению правительства Меркуловых. В июне 1922 г. во Владивостоке был собран так называемый Земский собор, на котором новый правитель генерал М.К. Дитерихс провозгласил лозунг «За веру, царя Михаила и святую Русь». Был поставлен вопрос о восстановлении на Дальнем Востоке монархии, что по расчетам белогвардейцев склонило бы население Приморья на борьбу против большевиков. Но их расчет не оправдался. Белое движение, дискредитировав себя связью с интервентами, не получило поддержки. И хотя Дитерихсу удалось собрать остатки белогвардейцев под знамена «Земской рати», японское правительство, предвидя крах этой авантюры, приняло решение об эвакуации своих войск, а без японцев белогвардейцы не представляли серьезной силы.

Наступление, предпринятое «Земской ратью» в сентябре 1922 г., закончилось неудачей. НРА перешла в контрнаступление и 9 октября штурмом взяла Спасск. 25 октября 1922 г. Народно-революционная армия вступила во Владивосток — так закончилась гражданская война на Дальнем Востоке.

Японцы, покинув Приморье, в течение двух с лишним лет удерживали Северный Сахалин. Только в мае 1925 г. (после подписания советско-японской конвенции) они вывели свои войска из северной части острова.

Дальний Восток воссоединился с Советской Россией и вновь стал неотъемлемой частью страны после того как 14 ноября 1922 г. Народное собрание ДВР постановило объявить на всем

русском Дальнем Востоке власть Советов и обратилось с просьбой о присоединении ДВР к РСФСР. 15 ноября 1922 г. ВЦИК РСФСР принял декрет, по которому вся территория Дальневосточной республики вошла в состав РСФСР.

Лекция 9

НЭП, коллективизация и индустриализация на советском Дальнем Востоке

Гражданская война, продолжавшаяся на Дальнем Востоке почти пять лет, нанесла серьезный ущерб народному хозяйству региона. Промышленность, сельское хозяйство, транспорт оказались в тяжелом положении. К началу 1923 г. одна из важнейших отраслей промышленности — золотодобыча давала лишь 10 % довоенного уровня. Разрушено было мукомольное производство, 75 % мельниц не работало. На железнодорожном транспорте одна треть вагонов и две трети паровозов нуждались в восстановительном ремонте. Практически не было торгового флота: в распоряжении новой власти находилось лишь три парохода; многие суда были угнаны за границу белогвардейцами и их сторонниками, часть пароходов находилась в иностранных портах в качестве компенсации за различные долги. Почти 90 % рыбодобычи контролировали японские рыбопромышленники. Пользуясь отсутствием охраны на морских границах, они чувствовали себя хозяевами в устьях нерестовых рек и прибрежных водах российского Дальнего Востока.

В восстановительный период государственные промышленные предприятия оказались в трудном положении — не хватало средств и сырья, чтобы пустить их в ход. Встал вопрос о консервации завода «Арсенал» в Хабаровске. Однако полностью он не был остановлен. Собрав металлический лом, старые бандажи,

вагонные оси, негодные стволы орудий, на заводе наладили производство сельскохозяйственных машин. Во Владивостоке на Дальзаводе начался ремонт уцелевших судов торгового флота, постепенно увеличивалось количество рабочих — в 1924 г. их насчитывалось 230 чел., а через год число возросло до 380.

Государство национализировало Спасский цементный завод, маслобойное предприятие в Никольске-Уссурийском, кожевенный и фанерный заводы, а также мельницу Когана в пригороде Владивостока, спичечную фабрику, две мельницы и небольшой металлообрабатывающий завод Чепурина в Благовещенске, пять небольших спиртоводочных и несколько лесопильных заводов¹. Таким образом создавалась государственная обрабатывающая промышленность Дальневосточного края.

Но жизнь постепенно налаживалась и входила в свою привычную колею. Восстанавливались разрушенные войной промышленные предприятия и коммуникации: в апреле 1923 г. был восстановлен мост через р. Бикин, а в марте 1925 г. — мост через Амур. Среди отраслей промышленности, которые сравнительно быстро удалось поднять, была угледобычающая. К концу 1925 г. здесь достигли довоенного уровня добычи угля. Быстрыми темпами возрождались лесная промышленность. Уже к середине 20-х годов дальневосточный лес стал экспортироваться за рубеж — прежде всего в Китай и Японию.

Советской власти на Дальнем Востоке пришлось не только восстанавливать народное хозяйство, но и решать те проблемы, которые достались ей в наследство от старого режима. Дальневосточный регион оставался краем плохообжитым и малозаселенным. По переписи 1923 г., здесь проживали 1,6 млн. чел. Поэтому уже с 1924 г. власти предпринимают попытку возродить переселенческое движение на Дальний Восток.

В октябре 1926 г. вышло постановление Совета народных комиссаров РСФСР о заселении Северного Сахалина. В середине 1925 г. здесь проживало немногим более 10 тыс. чел., что было крайне недостаточно, поэтому были приняты меры по заселению этой территории. Для переселенцев устанавливались льготы: оплачивались расходы на проезд, провоз багажа и домашнего скота, каждой семье предоставлялся кредит для «домообзаводства»².

28 мая 1928 г. ЦИК СССР принял постановление «О заселении трудящимися евреями свободных земель в Дальневосточном крае». Был создан еврейский национальный район, его центром стала железнодорожная станция Тихонькая, переименованная в 1930 г. в пос. Биробиджан. В мае 1934 г. район преобразовали в Еврейскую автономную область, областной центр Биробиджан в 1937 г. стал городом³. В 20-е годы переселенческая политика, проводимая советской властью, оказалась малоэффективной. Одни возвратились на прежнее место проживания, другие бросали занятие сельским хозяйством и уходили в города; рабочие, привлекавшиеся в промышленность Дальнего Востока, были недовольны социально-бытовыми условиями и либо меняли место работы, либо уезжали из региона.

Сталинское руководство, стремясь разными способами заселить Дальний Восток, с конца 20-х годов прибегло к такой мере, как закрепление в крае уволенных в запас воинов. Каждому полку в течение года предписывалось завербовать не менее десяти красноармейцев, которые потом трудились либо на лесозаготовках, либо создавали так называемые красноармейские колхозы.

Поскольку на Дальнем Востоке преобладало мужское население (мужчин было намного больше женщин), с 1937 г. стало развиваться поддержанное властями «хетагуровское движение». В феврале 1937 г. в «Комсомольской правде» было опубликовано письмо В.С. Хетагуровой, жены командира Красной Армии с призывом к девушкам ехать на Дальний Восток. Вскоре по указанию ЦК ВКП(б) в Хабаровске и других городах Дальневосточного края были созданы комиссии по приему и устройству молодежи хетагуровского призыва⁴. Только с апреля 1937 г. по август 1938 г. на Дальний Восток прибыли и поступили на работу 13 316 девушек, откликнувшихся на призыв Хетагуровой⁵.

Важной проблемой, которую предстояло решить советской власти, была ликвидация неграмотности. По переписи 1923 г., на долю неграмотных приходилось почти две трети населения Дальнего Востока. Другими словами, из тысячи дальневосточников 625 были неграмотны. Среди мужчин грамотные составляли 48 %, среди женщин — 26 %, а среди малых народов Дальнего Востока — 2 %. С 1923 г. власти стали создавать сеть пунктов ликбеза

(ликвидация безграмотности), появились школы для малограмотных. В марте 1924 г. на Дальнем Востоке создается общество «Долой неграмотность». Общество проводило агитационно-пропагандистскую работу среди населения и содержало на свои средства значительную часть ликбезов, особенно в деревнях.

С осени 1925 г. на Дальнем Востоке, как и по стране в целом, стало вводиться всеобщее начальное образование. Борьба с неграмотностью продолжалась как во второй половине двадцатых годов, так и в тридцатые годы. Благодаря усилиям властей и общественных организаций по данным переписи, проведенной в январе 1937 г., на Дальнем Востоке общая грамотность населения старше восьми лет составляла 81%, среди малых народов грамотные составляли 64 %.

20-е годы были тем периодом, когда в стране проводилась новая экономическая политика (НЭП), при которой разрешалась деятельность капиталистических предприятий в отдельных сферах экономики. На Дальнем Востоке частный капитал в наибольшей степени проявил себя в торговле, где заметную роль играли китайские коммерсанты. Китайцы снабжали население Дальнего Востока как продовольственными, так и промышленными товарами. В отличие от товаров, завозимых из центра России, китайские товары были более дешевые. Их себестоимость (из-за дешевизны оплаты труда рабочих) была невысокой, кроме того, минимальные транспортные расходы на их доставку играли не последнюю роль. Все это и позволяло китайцам поставлять на дальневосточный рынок более дешевую продукцию. Многие дальневосточники предпочитали товарам из Советской России товары из Китая.

В годы НЭПа Дальний Восток стал одним из основных районов проведения концессионной политики. Иностранные предприниматели, заключив договор о концессиях, получали на определенных условиях право на разработку природно-сырьевых ресурсов Дальнего Востока. В 20-е годы капиталистам из других стран принадлежали 24 концессии: Японии — 11, США — 6, Англии — 4, Норвегии — 2, Финляндии — 1. Их деятельность осуществлялась в рыбной, лесной и горнорудной отраслях промышленности⁶. Благодаря концессиям советское правительство получало допол-

нительные средства, которые использовались для восстановления народного хозяйства и дальнейшей индустриализации.

В конце 20-х годов на Дальнем Востоке, как и по всей стране, стали создаваться колхозы. Массовая коллективизация началась в январе 1930 г. Власти силой принуждали крестьян вступать в колхозы, угрожая в случае отказа раскулачиванием, конфискацией имущества, выселением, лишением избирательных прав.

Часть крестьян, прежде всего кулаки, оказывали сопротивление коллективизации. Только за февраль 1930 г. на Дальнем Востоке было зарегистрировано двенадцать антиколхозных выступлений. Наиболее активное сопротивление оказывали крестьяне Амурского округа.

Организаторов и участников мятежей арестовывали и судили. С 1929 по 1935 г. органами ОГПУ были расстреляны 6 тыс. дальневосточных крестьян и казаков, оказавших сопротивление коллективизации, 30 тыс. были выселены в Якутию и Казахстан. Однако репрессиям часто подвергались и те, кто не участвовал в антиколхозных выступлениях. Любое сомнение или негативное высказывание в отношении коллективизации расценивались как кулацкая агитация со всеми вытекающими последствиями.

Ликвидация НЭПа и начало коллективизации означали «наступление социализма по всему фронту». Одним из главных направлений социалистического строительства была индустриализация, развернувшаяся на Дальнем Востоке в начале 30-х годов.

Наиболее зримым воплощением индустриализации явилось строительство Комсомольска-на-Амуре — крупного промышленного центра Дальнего Востока. В мае 1932 г. первые 3 тыс. комсомольцев и молодежи высадились на берегу Амура у с. Пермского, которое в декабре того же года было переименовано в город Комсомольск-на-Амуре⁷. Здесь почти одновременно развернулось строительство сразу трех крупных заводов. Первым в 1936 г. вступил в строй судостроительный завод, в 1939 — авиационный, а в 1942 — металлургический комбинат Амурсталь. Быстро росло население города, в 1939 г. здесь проживала 71 тыс. чел.⁸

Молодежь принимала активное участие в сооружении промышленных предприятий не только в Комсомольске, но и в других районах Дальнего Востока. Пренебрегая трудовыми и быто-

выми невзгодами, живя в палатках и землянках, молодежь проявляла энтузиазм, которым пользовалась коммунистическая власть как одним из средств освоения дальневосточного региона.



*Скульптура «Комсомольцам 30-х годов».
Комсомольск-на-Амуре.*

Работы по созданию промышленных предприятий развернулись и в Хабаровске. Здесь в годы первой пятилетки (1928–1932) был расширен и реконструирован завод «Арсенал», который получил новое название — «Дальсельмаш» (в дальнейшем «Дальдизель»). Он стал одним из крупнейших механических заводов Дальнего Востока. В июне 1931 г. был заложен нефтеперерабатывающий завод, который вступил в строй в 1935 г. и работал сезонно, так как нефть доставлялась с Северного Сахалина (там с 1928 г. началась ее добыча) по Амуру лишь в теплое время года. Зимой топливо приходилось завозить из центральных районов страны.

В январе 1932 г. в Хабаровске началось сооружение авторемонтного завода, который вступил в строй в октябре 1933 г.⁹ Впоследствии он поменял профиль и стал крупным предприятием энергетического машиностроения («Энергомаш»). В годы второй

пятилетки (1933–1937) в Хабаровске были построены судоремонтный завод, мелькомбинат, комбинат стандартного домостроения, ряд лесозаводов и предприятий по производству кирпича.



Центральная улица Хабаровска. 30-е годы XX в.

В Благовещенске в 1931 г. на базе некогда существовавшего чугунолитейного завода была создана судовой верфь, которая в дальнейшем стала крупным судостроительным заводом. Помимо этого в Благовещенске открылась швейная фабрика, появились другие промышленные предприятия.

В отличие от Хабаровска и Благовещенска во Владивостоке в годы индустриализации каких-либо промышленных предприятий не появилось. Это было вызвано тем, что Владивосток стал местом базирования военно-морских сил Дальнего Востока и, учитывая это обстоятельство, было решено не вкладывать средства в его промышленное развитие, а закрепить за ним статус военно-морской базы.

В начале 30-х годов сюда по железной дороге поступили торпедные катера и подводные лодки (в разобранном виде). В 1933 г.

первые две подводные лодки Щ-11 и Щ-12 вступили в строй. Военные также получили новую боевую технику, различные виды вооружения. Поскольку возросла мощь военно-морских сил Дальнего Востока, в 1935 г. приказом Народного комиссара обороны СССР они были переименованы в Тихоокеанский флот¹⁰.

Помимо военного во Владивостоке базировался и рыболовный флот. В октябре 1932 г. начала работать первая китобойная флотилия, в состав которой вошли китобаза «Алеут» и три китобойца: «Трудфронт», «Энтузиаст» и «Авангард». Поначалу гарпунерами на них были иностранцы. Но уже в 1935 г. к гарпунным пушкам встали советские гарпунеры. В числе первых — Карпенко, Пургин, Тупиков, Зарва, Прокопенко. Все они были удостоены звания Героя Социалистического Труда¹¹.

В мае 1935 г. в строй вступил Спасский цементный завод, который заново построили на месте небольшого цементного завода. В 1936 г. начала работать самая мощная (в то время) электростанция на Дальнем Востоке — АртемГРЭС. В том же году в с. Семеновке (г. Арсеньев) началось строительство автомобильного завода (ныне авиационный завод «Прогресс»).

Получила развитие судоремонтная промышленность. В начале 30-х годов единственным предприятием по ремонту судов на Дальнем Востоке был Дальзавод, но поскольку торговый, военный и рыболовный флот расширялся, то требовались новые предприятия по ремонту и обслуживанию судов различного назначения.

В 1934 г. в Петропавловске-Камчатском развернулось строительство судоремонтной верфи, она вступила в строй в 1936 г. и предназначалась для ремонта рыболовецких судов. В 1936 г. началось строительство судоремонтного завода в Советской Гавани. В 1938 г. завод принял на ремонт первый пароход¹².

В годы индустриализации были построены новые и реконструированы ранее существовавшие железные дороги. В 1934 г. в Приморье началось строительство железной дороги Кангауз (ныне Анисимовка) — Сучан — Находка. До этого железная дорога доходила до Кангауза, а дальше к Сучану связь осуществлялась узкоколейкой. Линия Кангауз — Сучан вступила в строй в 1935 г., а линия Сучан — Находка в 1941 г.¹³

В 1934 г. началось строительство железной дороги от станции Волочаевка до Комсомольска-на-Амуре. Первый поезд по новой дороге прибыл в Комсомольск в ноябре 1936 г., однако еще в течение четырех лет дорогу продолжали достраивать, в постоянную эксплуатацию она вступила в 1940 г.

В 1939 г. началось строительство железной дороги от станции Пивань, близ Комсомольска-на-Амуре, к Советской Гавани. В 1941 г. было построено 130 км на западном участке трассы и 50 км на восточном, затем работы приостановили, возобновив в 1943 г. Дорога была построена в 1945-м, регулярное движение поездов по ней началось в 1947 г.

Индустриализация осуществлялась с использованием принудительного труда. В 30-е годы на Дальнем Востоке было создано несколько крупных лагерей для заключенных: ДальЛАГ, АмурЛАГ, БАМЛАГ и другие. Заключенными БАМЛАГа была проведена реконструкция железной дороги от Владивостока до Читы. Она закончилась в 1938 г., с этого времени эта дорога стала двухпутной, что значительно увеличило ее пропускную способность. Наиболее широко принудительный труд использовался в освоении золотоносных месторождений в бассейне р. Колымы. Геологическая экспедиция, возглавлявшаяся Ю.А. Билибиным, обнаружила здесь большие запасы золота. Для его разработки был создан трест «Дальстрой», и с 1932 г. начались работы по добыче драгметалла. Рабочей силой служили заключенные, причем многие из них были осуждены по так называемой «политической» 58-й статье.

Сталинское руководство, ставшее на путь массового террора, безжалостно расправлялось с любым видом непослушания и инакомыслия. Сомнения в правильности курса партии, наличие собственного мнения, рассказанный анекдот или шутка на политическую тему — все это могло служить основанием для ареста и суда. Многие «политические» дела были просто сфабрикованы. О масштабах репрессий можно судить по тому факту, что в 1938 г. на Колыме количество заключенных составило почти 100 тыс. чел., к тому же многие умерли от тяжелого труда, недоедания, болезней, тягот морского перехода от Владивостока до бухты Нагаево.

Количество золота, получаемого с Колымы, увеличивалось год от года: в 1933 г. добыли 0,8 т, в 1935 г. — 14 т, в 1937 г. — 51,5 т¹⁴. Это золото было оплачено десятками тысяч невинно загубленных жизней.

На совести сталинского режима также насильственная депортация корейцев и китайцев, осуществленная в 1937–1938 гг. Опасаясь, что проживавшие в пограничных районах Дальневосточного края корейцы и китайцы будут вовлечены в диверсионно-шпионскую деятельность на стороне Японии, было решено депортировать их в Среднюю Азию и Китай. С августа по декабрь 1937 г. были выселены 172 тыс. корейцев, которых насильственно вывезли в Среднюю Азию¹⁵, а около 20 тыс. китайцев депортированы в 1938 г. в Китай.

Со стороны Японии действительно существовала угроза дальневосточной территории Советского Союза, которая стала ощутимой после того, как в 1932 г. японцы оккупировали Маньчжурию и разместили у советской границы Квантунскую армию. Агрессивность Японии вылилась в вооруженный конфликт в районе оз. Хасан в июле-августе 1938 г., когда японцы попытались захватить часть советской территории. Однако войскам Дальневосточного Краснознаменного фронта под командованием В.К. Блюхера удалось разгромить противника.

Индустриализация стоила всему советскому народу, в том числе и дальневосточникам, огромных жертв. Все, что появилось за это время, создавалось руками людей, труд которых государство практически не оплачивало. Заключенные работали за миску похлебки, люди, оставшиеся на свободе, были переведены на нормированное распределение. С 1928 г. в Дальневосточном крае была введена карточная система сначала на хлеб и другие продукты питания, а затем и на промышленные товары. Для рабочих и служащих фабрично-заводских предприятий предусматривалась норма 600 граммов хлеба в день, для членов их семей и прочего трудящегося населения — 300 граммов¹⁶. Карточки сохранялись до середины 30-х годов. В 1935 г. они были отменены на продовольственные, а в январе 1936 г. — и на промышленные товары.

За годы индустриализации вырос промышленный потенциал Дальнего Востока — появились новые заводы, фабрики, желез-

ные дороги, и везде требовались квалифицированные специалисты. Также нужны были кадры и для социально-культурной сферы. Поэтому в Дальневосточном крае открывается ряд средних специальных (техникумы, училища) и высших учебных заведений. В 1930 г. в Хабаровске начались занятия в медицинском институте, а в Благовещенске — в педагогическом, в 1937 г. во Владивостоке открылось Тихоокеанское высшее военно-морское училище, в 1938 г. в Хабаровске начинает работать педагогический институт, а через год там же — институт инженеров железнодорожного транспорта. Так на Дальнем Востоке развивается высшее образование.

Социально-экономические преобразования, проводившиеся в годы индустриализации, способствовали росту населения. Ряд дальневосточных рабочих поселков в конце 30-х годов был преобразован в города. В 1938 г. статус города получили Бикин, Оха, Артем, Лесозаводск, в 1939 г. — Магадан, в 1941 г. — Советская Гавань. По переписи 1939 г., на российском Дальнем Востоке проживали 2 338 095 чел.

Лекция 10

Дальний Восток в 40—80-е годы XX в.

Начавшаяся Великая Отечественная война круто изменила привычную жизнь. С первых дней войны тысячи дальневосточников устремились в военкоматы с заявлениями о добровольном призыве на военную службу и отправке в действующую армию. Только за один день 24 июня 1941 г. в Приморский крайвоенкомат поступило 783 заявления от добровольцев. Призванные в армию дальневосточники достойно сражались на фронтах Великой Отечественной. За проявленную храбрость и героизм 78 чел. из Хабаровского края и более 100 приморцев были удостоены высокого звания Героя Советского Союза. Среди них можно особо выделить летчика Алексея Маресьева — первостроителя

г. Комсомольска-на-Амуре, который, лишившись ног, на протезах продолжал участвовать в боевых вылетах, а также Василия Зайцева — знаменитого Сталинградского снайпера, уничтожившего десятки гитлеровцев, до войны он служил в Приморье на Тихоокеанском флоте.

Представители малочисленных дальневосточных народов также участвовали в войне. Они особо отличились в качестве разведчиков и снайперов. Многие из них были награждены орденами и медалями, а нанец-снайпер Александр Пассар был удостоен звания Героя Советского Союза¹.

Промышленные предприятия Дальнего Востока перестраивались на выпуск военной продукции. На Дальзаводе начались работы по переоборудованию торговых и рыболовецких судов для военных целей. Несмотря на отсутствие специалистов оружейного дела, на заводе сумели наладить производство пистолетов-пулеметов Дегтярева (ППД), также стали изготавливать мины, гранаты².

На Хабаровском авторемонтном заводе стали выпускать детали, необходимые для изготовления мин. Переходили к производству нужной для фронта продукции и другие предприятия. Поначалу выпуск военного снаряжения давался с большими трудностями. Сложности были вызваны не только тем, что не хватало необходимого оборудования и отсутствовал должный опыт, но и тем, что с уходом мужчин на фронт появилась проблема нехватки рабочих рук. На заводы стали привлекать женщин-служащих и домохозяек, молодежь. Они не обладали должной квалификацией и опытом работы, поэтому производство военных изделий первое время шло трудно. Но постепенно предприятия Дальнего Востока наращивали выпуск военной техники и боеприпасов, поставляя их на фронт все больше и больше.

Основные тяготы работы в тылу легли на женские плечи. Женщинам пришлось осваивать сугубо мужские профессии: рыбаков, докеров, шахтеров, лесозаготовителей. Уже в первые месяцы войны на рыбокомбинатах Приморья 1200 женщин стали работать шкиперами и мотористами³. В августе 1942 г. в Сучане на шахте «Дальневосточная» в забое начала рубить уголь женская шахтерская бригада⁴. На шахтах Сахалина 40 % работаю-

щих составляли женщины. Женские бригады грузчиков были созданы во Владивостокском порту.

На работу вновь пригласили пенсионеров, широко привлекалась молодежь. В феврале 1942 г. вышло правительственное постановление, согласно которому неучащаяся молодежь, достигшая шестнадцати лет, подвергалась трудовой мобилизации. К трудовой деятельности были привлечены десятки тысяч подростков Дальнего Востока. К концу 1942 г. 16–18-летние юноши и девушки составляли на ряде предприятий половину трудовых коллективов. Молодежь не только работала на промышленных предприятиях, широко использовался их труд в сельском хозяйстве, в рыбной промышленности, особенно во время путины.

Хотя Дальний Восток был глубоким тылом, дальневосточники в полной мере ощутили тяготы военного времени. Помимо тяжелого и изнурительного труда (рабочий день составлял 10–12 часов, отменялись выходные и отпуска) людям приходилось испытывать и массу бытовых трудностей. В ноябре-декабре 1941 г. было введено нормированное (по карточкам) распределение продуктов и промышленных товаров. Карточки отменили лишь после войны в декабре 1947 г.

Потребностям фронта подчинил свою работу железнодорожный и морской транспорт. Суда Дальневосточного морского пароходства были задействованы в доставках из портов США, Канады и Австралии грузов, поставлявшихся по ленд-лизу. Ленд-лиз представлял собой военную помощь в виде вооружения, боеприпасов, продовольствия и стратегического сырья, которую США оказывали союзникам по антигитлеровской коалиции. Через Тихий океан было отправлено 50 % всех поставок по ленд-лизу — почти все они шли в дальневосточные порты, в основном во Владивосток (небольшая часть грузов отправлялась через Берингов пролив по Северному морскому пути).

Флот Дальневосточного госкомпароходства (ДВГМП) к началу войны имел 85 судов, к ним за годы войны добавилось 39 судов, перебазируемых из западных пароходств, и 50 судов вновь построенных; 128 поступило по ленд-лизу, в числе которых были отремонтированные старые суда и новые крупнотоннажные сварные сухогрузы типа «либерти»⁵.

Из американских портов суда брали курс на Петропавловск-Камчатский, затем, обогнув мыс Лопатка, они шли вдоль западного берега Камчатки и далее в порт Нагаево через северную часть Охотского моря в Татарский пролив. Часть судов шла через пролив Лаперуза и, как правило, досматривалась японцами. В зимнее время, когда проливы замерзали, суда шли вокруг Японии через Цусимский пролив.

Моряки ДВГМП с риском для жизни доставляли грузы ленд-лиза, нередко подвергались нападению немецких подводных лодок и японской авиации. За годы войны погибло 25 судов ДВГМП, из них девять затонуло в результате несчастных случаев (были выброшены штормами на скалы, раздавлены льдами, подрывались на своих минах и т.п.), 14 потопили японская авиация и неопознанные подводные лодки.

Грузы, доставленные во Владивосток, тут же перегружались в вагоны и по Транссибу отправлялись на фронт или военные заводы Урала и Сибири. Портовики Владивостока работали в две-три смены. С 1943 г. поток грузов резко увеличился, и порт перешел на круглосуточную работу. Всего за годы войны Владивостокский торговый порт переработал импортных грузов почти в 4 раза больше Мурманска и почти в 5 раз больше Архангельска⁶.

Поставлявшиеся по ленд-лизу самолеты переправлялись из американского городка Ном (на Аляске) через Дальний Восток и Сибирь. Для этого с октября 1941 г. по июль 1942 г. создали сеть промежуточных аэродромов, основными из которых были: на Чукотке в пос. Уэлькан, на Колыме в пос. Сеймчан, в Якутске, Киренске и Красноярске. Авиатрасса Ном — Красноярск получила название АлСиб. Для переброски самолетов из США в СССР сформировали летную дивизию в 3,5 тыс. советских летчиков. Они, начиная с 1942 г., переправили по АлСибу более 8 тыс. самолетов, в числе которых были средние бомбардировщики Б-25 и истребители «Кобра» (более 2,5 тыс.). На одном из таких американских истребителей сражался трижды Герой Советского Союза А.И. Покрышкин, сбивший за годы войны 59 немецких самолетов. Перелеты по АлСибу были очень сложными, 45 самолетов разбилось из-за метеоусловий, ошибок при посадке и т.п. Всего погибли 115 летчиков.

В годы Великой Отечественной войны дальневосточники трудились не только на нужды фронта, отдавая все силы для приближения победы над врагом, многое делалось и для будущей мирной жизни. В августе 1941 г. в Приморье начал работать Хрустальненский горнообогатительный комбинат по выпуску оловянного концентрата, а в Хабаровском крае началось строительство нефтепровода Оха — Комсомольск-на-Амуре. Он вступил в строй в конце 1942 г.

В том же, 1942 г., в эксплуатацию был сдан железнодорожный тоннель под Амуром у Хабаровска, строительство которого началось еще до войны. В августе 1943 г. возобновились работы в порту Ванино, а в 1944 г. — порту Находка. Оба порта начали строить в 1939 г., но затем из-за начавшейся войны работу приостановили. Большие работы по реконструкции порта выполнили в Петропавловске-Камчатском — появились капитальные причалы, мощные краны. Порт фактически построили заново.

В годы войны уделялось внимание развитию образования. В 1943 г. во Владивостоке открылся учительский институт (с 1956 г. он стал Дальневосточным государственным университетом). В марте 1944 г. Владивостокский морской техникум был преобразован в Высшее инженерное морское училище, в 1965 г. ему присвоили имя Г.И. Невельского.

Все эти факты свидетельствуют о том, что советское правительство и народ не сомневались, что война закончится нашей победой и надо думать не только о текущих проблемах военного времени, но и о будущей мирной жизни.

Незадолго до окончания Великой Отечественной войны, в феврале 1945 г., в Ялте состоялась конференция представителей трех держав — участниц антигитлеровской коалиции: СССР, США, Великобритании. На этой конференции Сталин, Рузвельт и Черчилль решали судьбу послевоенной Европы; здесь же по настойчивой просьбе США и Великобритании Сталин принял решение о вступлении в войну с Японией не позднее трехмесячного срока после окончания войны с Германией. В качестве компенсации за участие в войне с Японией США и Великобритания не возражали о переходе к СССР Южного Сахалина и Курильских островов.

Во исполнение этой договоренности Советское правительство 5 апреля 1945 г. денонсировало советско-японский договор о нейтралитете, заключенный в апреле 1941 г. Основанием для денонсации послужили факты неоднократного нарушения Японией данного договора. С августа 1941 г. по декабрь 1944 г. японцами было задержано 178 советских торговых судов, а суда «Перекоп» и «Майкоп» потоплены. Из-за постоянной угрозы на Дальнем Востоке наша страна была вынуждена держать на дальневосточной границе крупную группировку войск в составе 40 дивизий. При этом японцы постоянно держали в напряжении наши войска, прибегая к диверсионным вылазкам и нарушая границу СССР.

Еще в июле 1941 г. японское командование на тайном совете приняло решение о том, что если ход советско-германской войны примет благоприятный для Японии оборот, то она вступит в войну с СССР. Наиболее близко японцы были готовы к такому шагу летом-осенью 1942 г., когда шли ожесточенные бои под Сталинградом. Русским эмигрантам, находившимся в Маньчжурии, японцы заявили: «Всем бывшим чинам царской армии подготовиться к возвращению в Россию для занятия прежних должностей». Сигналом для наступления японцев на Дальний Восток должно было стать падение Сталинграда⁷. Разгром немцев на Волге вынудил Японию не нарушать договор о нейтралитете.

Денонсация этого договора не вела автоматически к советско-японской войне — у Японии была возможность избежать войны с Советским Союзом: 26 июля 1945 г. США, Великобритания и Китай предложили ей немедленно и безоговорочно капитулировать, но Япония отвергла ультиматум, рассчитывая на свою военную мощь. Как показали последующие события, она просчиталась.

8 августа 1945 г. Советский Союз объявил войну Японии, а после полуночи начал боевые действия. За время дальневосточной военной кампании Советские Вооруженные Силы провели Маньчжурскую наступательную операцию, явившуюся главным событием в этой войне, а также Сахалинскую и Курильскую десантные операции.

Боевые действия на Сахалине начались 11 августа наступлением на Харамитогский укрепрайон — мощную оборонительную

полосу, созданную японцами на 12 км по фронту и до 16 км в глубину. 18 августа советские войска овладели Харамитогским укрепрайоном и продолжили наступление. 19 августа из Советской Гавани вышли корабли, которые высадили десант в японских портах на побережье Сахалина. 25 августа 1945 г. советские войска полностью овладели Южным Сахалином.

Курильская операция началась 18 августа с высадки десанта на остров Шумшу, где, как и на соседнем острове Парамушир, японцы создали мощные укрепления. На Шумшу было оборудовано 34 дота, 24 дзота, 40 км противотанковых рвов; на острове действовало два аэродрома. Тем не менее 23 августа 1945 г. Шумшу был занят, на следующий день разоружен гарнизон на Парамушире, а в последующие три дня взяты острова Онекотан, Шикотан, Матуа и Симушир, а Южные Курилы — с 28 августа по 5 сентября 1945 г. — уже после того как 2 сентября Япония подписала акт о капитуляции.

После завершения войны с Японией Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 февраля 1946 г. Южный Сахалин и Курильские острова были включены в состав РСФСР в качестве Южно-Сахалинской области. Японское население подлежало репатриации. В 1945 г. на Южном Сахалине проживали около 400 тыс. чел., большинство из них (около 300 тыс.) жили в городах⁸. Помимо японцев здесь находились 27 тыс. корейцев и около 500 айнов⁹ — коренных жителей Сахалина.

Репатриация японских подданных проходила в 1946–1948 гг. Вывезли японцев на родину через порт Маока (Холмск). Корейцев Япония принимать отказалась. К 1949 г. почти все японцы были вывезены как с Южного Сахалина, так и с Курильских островов (там до августа 1945 г. проживали 17 тыс. чел.)¹⁰.

Одновременно шло переселение советских граждан. Только в 1946 г. на Южный Сахалин приехали почти 100 тыс. чел. из западных и центральных районов СССР. Но поскольку рабочих рук не хватало, в 1947 г. на основании специального решения Совета Министров СССР для работы на предприятиях рыбной промышленности Сахалинской области были завезены 24 тыс. корейцев из Северной Кореи. С ними заключался договор на срок от шести месяцев до трех лет. По окончании действия договора

часть из них (14 тыс. чел.) вернулись в Корею, а многие осели на Сахалине¹¹.

Послевоенное урегулирование отношений СССР с Японией должно было произойти в сентябре 1951 г. на конференции в Сан-Франциско, где собрались представители 52 стран. Глава советской делегации министр иностранных дел СССР А.А. Громыко высказал ряд предложений и поправок к проекту мирного договора, подготовленного американцами. В советских предложениях предусматривались вывод вооруженных сил союзных держав из Японии (в течение 90 дней после подписания договора); демократизация политической и общественной жизни Японии и гарантии против возрождения японского милитаризма; признание Японией суверенитета КНР над Тайванем и ряд других поправок¹².

Председательствовавший на конференции американский представитель Д. Аченсон не поставил на обсуждение советские поправки и предложения, после чего представители СССР, Польши и Чехословакии отказались подписывать мирный договор.

Спустя 5 лет, 19 октября 1956 г., Советский Союз и Япония подписали советско-японскую декларацию о прекращении войны и восстановлении дипломатических и консульских отношений, но мирный договор между нашей страной и Японией не подписан и по сей день.

После завершения войны с Японией народное хозяйство Дальнего Востока стало перестраиваться на мирный лад. Переход к мирной жизни осуществлялся в непростых условиях. Правительство уделяло основное внимание тем районам страны, которые пострадали от оккупации и боевых действий (Украина, Белоруссия). Именно туда в первую очередь направлялись капиталовложения, техника, оборудование, строительные материалы. Дальнему Востоку в первые послевоенные годы уже не уделялось столько внимания, как прежде.

В послевоенные годы произошли изменения в административном устройстве Дальнего Востока. Из состава Хабаровского и Приморского краев, которые были образованы в октябре 1938 г., вместо существовавшего ранее единого Дальневосточного края (с 1926 г.) были выделены новые самостоятельные администра-

тивные единицы: Сахалинская область (1947 г.), Амурская область (1948 г.), Магаданская область (1953 г.) и Камчатская область (1956 г.). Кроме того, появился ряд новых городов; в 1950 г. статус города получила Находка, а в 1952 г. на месте пос. Семёновки был образован город Арсеньев.

В экономическом развитии Дальнего Востока приоритетными, как и ранее, были добывающие отрасли промышленности — горнорудная, рыбная, лесная. С 1949 г. новое развитие получил Хрустальненский горнообогатительный комбинат. Здесь позднее (в 50-е годы) была построена обогатительная фабрика. В 1957 г. в Приморье появилось еще одно предприятие по производству олова — Ярославский оловокомбинат.

С конца 50-х годов начались геологические изыскания Солнечного оловорудного месторождения в Хабаровском крае. Вскоре там развернулось строительство горно-обогатительного комбината, который вступил в строй в 1963 г. Помимо этого в Хабаровском крае олово добывалось на комбинате Хинганолово. Предприятия по добыче олова — Депутатский и Иультинский прииски — появились в Магаданской области. Таким образом, Дальний Восток занял ведущее место в СССР по производству олова.

Основным золотодобывающим районом не только Дальнего Востока, но и всей страны, оставались колымские месторождения. Здесь в послевоенные годы для добычи золота стали применять драги. Первая из них начала работать в сентябре 1949 г. на прииске в Чай-Урьинской долине. Ввод в эксплуатацию драг позволил извлекать золотоносные пески с глубины до одиннадцати метров. В 1956 г. в Магаданской области работало уже несколько плавучих фабрик золота. С 1958 г. золото стали добывать на Чукотке на прииске «Средний Ичувеем». На следующий год дал первое золото еще один чукотский прииск.

Одной из наиболее развивавшихся отраслей экономики была рыбная промышленность. В эти годы шла ее техническая переоснащенность — рыбопромысловый флот пополнялся новыми судами, строились рыбконсервные заводы, судоремонтные предприятия. Благодаря новому типу судов — большого морозильного рыболовного траулера (БМРТ) — с 1958 г. у дальневосточных

рыбаков расширилась география промысла, они перешли от прибрежного лова к океаническому.

Была проведена реконструкция Владивостокского рыбного порта — удлинители причалы, сделали их глубоководными, построили новые склады, холодильники, что позволило порту стать крупнейшим на Дальнем Востоке. Он принимал рыбу с Сахалина, Камчатки, Охотского побережья, здесь ее перегружали в вагоны и по железной дороге отправляли по всей стране. В 60-е годы дальневосточные рыбаки получили в свое распоряжение плавающие рыбоконсервные заводы (плавбазы), на которых прямо в море изготовлялись рыбные и крабовые консервы. Эти перемены в рыбной промышленности подняли роль региона в общесоюзном производстве. Если в 1958 г. Дальний Восток давал 28 % всей выловленной в СССР рыбы, то в 1965 г. — 35 %.

Получила дальнейшее развитие лесная и лесоперерабатывающая промышленность. Уже в первую послевоенную пятилетку (1946–1950 гг.) в леспромхозы стала поступать новая техника — трактора, бульдозеры. Лесорубы получили механические бензопилы.

С 1958 г. в пос. Амурск Хабаровского края началось строительство крупного промышленного комплекса по переработке древесины — Амурского целлюлозно-картонного комбината. Он вступил в строй в 1967 г.

На Сахалине в середине 60-х годов действовало семь целлюлозно-бумажных комбинатов и одна фабрика картонных ящиков. Сахалин вырабатывал 7 % общесоюзного количества бумаги. Часть сахалинской целлюлозы и бумаги поступала в зарубежные страны, в частности на Кубу.

Традиционно важную роль в экономике Дальнего Востока играл морской транспорт. В послевоенный период здесь произошли существенные изменения. Прежде всего, сразу после окончания войны, в октябре 1945 г. в Холмск из Николаевска-на-Амуре было переведено морское пароходство и на его базе создано Сахалинское морское пароходство. На него были возложены перевозки между портами и портпунктами Сахалина, доставка грузов на Курильские острова, Охотское побережье, а также перевозка пассажиров по этим направлениям¹³.

Во второй половине 40-х годов в строй вступили два новых порта — Ванино в 1945 г. и Находка в 1947 г. В 1960 г. порт Ванино перешел на круглогодичную работу, так как к этому времени торговый флот Дальнего Востока получил новые суда ледокольного типа, способные работать зимой. На порт Ванино были переключены перевозки грузов сахалинского направления из портов Находка и Владивосток, что позволило, в свою очередь, существенно расширить возможности этих портов в экспортно-импортных операциях¹⁴.

Для обслуживания морского транспортного флота развивалась судоремонтная база, строились новые судоремонтные заводы: в 1957 г. открылся Приморский судоремонтный завод в Находке, в конце 50-х годов судоремонтный завод в Холмске. В 60-е годы были реконструированы и расширены судоремонтные заводы во Владивостоке, Советской Гавани, Николаевске-на-Амуре. В 1970 г. вступил в эксплуатацию судоремонтный завод в пос. Славянке Приморского края.

В 50–60-е годы происходят перемены в социальной сфере — получает дальнейшее развитие высшее образование, на Дальнем Востоке открываются новые высшие учебные заведения. Помимо Хабаровска и Владивостока вузы появляются и в других городах региона. В Благовещенске в 1950 г. начинает работать сельскохозяйственный институт, а в 1952 г. — медицинский. В Комсомольске-на-Амуре в 1954 г. открывается педагогический институт, а через год — вечерний политехнический. В Уссурийске в 1954 г. начинаются занятия в педагогическом институте и в 1957 г. — в сельскохозяйственном.

Появляются вузы и на севере Дальнего Востока: в 1959 г. открывается педагогический институт в Петропавловске-Камчатском, в 1961 — пединститут в Магадане.

Появление целого ряда педагогических институтов было вызвано тем, что в связи с увеличением дальневосточного населения возросла потребность в учителях, а выпускники пединститутов из Сибири и Европейской части страны не закреплялись на Дальнем Востоке.

Ведущими центрами по подготовке специалистов с высшим образованием продолжали оставаться Хабаровск и Владивосток.

В 1950 г. во Владивостоке открывается Дальневосточный технический институт рыбной промышленности — Дальрыбвтуз, в 1956 г. на базе педагогического института восстанавливается Дальневосточный государственный университет, а в 1958 г. открывается медицинский институт. В 60-е годы в краевом центре Приморья открываются еще два новых вуза — Дальневосточный институт советской торговли и институт бытового обслуживания (ныне Владивостокский государственный университет экономики и сервиса).

В Хабаровске в 1958 г. начал работать автомобильно-дорожный институт, который вскоре был переименован в политехнический. В 60-е годы в Хабаровске появляются два новых вуза: институт физической культуры и институт культуры. В 1970 г. начались занятия в институте народного хозяйства.

С конца 50-х годов дальневосточники получили возможность добираться в европейскую часть страны (отпуск, командировка, учеба и т.д.) не только по железной дороге (курьерский поезд Владивосток—Москва шел девять суток, скорый — десять суток), но и летать самолетами. Установилось регулярное воздушное сообщение между Хабаровском, Владивостоком и Москвой. Хотя пассажирские самолеты и раньше летали с Дальнего Востока в Москву, но это были небольшие винтовые Ил-12. Они делали многочисленные посадки, и чтобы добраться из Владивостока и Хабаровска в Москву, требовалось почти двое суток. Пассажирские перевозки на Ил-12 не получили широкого распространения. Появление в конце 50-х годов реактивных пассажирских самолетов Ту-104 резко изменило ситуацию. Полетное время сократилось до 12 часов (с учетом 1–2 посадок), увеличился пассажиропоток, реактивная пассажирская авиация прочно вошла в жизнь дальневосточников. В 1957 г. устанавливается регулярное сообщение Хабаровск—Москва с двумя посадками в Иркутске и Омске, в 1958 г. — Владивосток—Москва. В том же году самолеты из Хабаровска стали летать в Ташкент и Алма-Ату, а затем на Сахалин и Камчатку.

В 50-е годы получило развитие коммунальное хозяйство дальневосточных городов. Практически во всех крупных городах были проведены работы по асфальтированию и озеленению улиц, по-

лучил развитие общественный транспорт — на городских улицах появились пассажирские автобусы и легковые такси. В 1956 г. в Хабаровске вступила в строй тепловая электростанция (ТЭЦ), что позволило обеспечить город электроэнергией в достаточном количестве и в ноябре того же года пустить трамвай. В 1957 г. трамвайное сообщение появилось в Комсомольске-на-Амуре. Во Владивостоке в 1965 г. открылось троллейбусное движение, в 1975 г. троллейбусы появились в Хабаровске, а затем в Благовещенске.

Конец 50-х годов ознаменовался массовым жилищным строительством. Стремясь в короткие сроки решить жилищную проблему, правительство взяло курс на строительство жилья из сборных железобетонных панелей, что намного ускоряло темпы строительства, поэтому на Дальнем Востоке стали строиться заводы по производству железобетонных изделий. Такие заводы появились практически во всех краях и областях региона.

Одновременно шло укрупнение строительных организаций, создавались мощные тресты и объединения, способные вести работы ускоренными темпами на индустриальной основе. Одним из крупнейших объединений являлся Главдальстрой, в состав которого входил 21 строительный трест с общей численностью работавших 100 тыс. чел.

Массовое жилищное строительство преобразило дальневосточные города, в них появились новые микрорайоны. Трудно было найти город, где бы не велись строительные работы. И хотя темпы жилищного строительства оказались не столь высоки, чтобы обеспечить всех благоустроенным жильем, для рядовых дальневосточников отдельная квартира из недостижимой мечты превратилась в реальность.

Во многом благодаря массовому жилищному строительству, начавшемуся в конце 50-х и продолжавшемуся до конца 80-х годов, большинство населения Дальнего Востока удалось обеспечить сносным жильем.

Широкомасштабное строительство велось не только в жилищном и промышленном секторах, возводились и объекты социально-культурного назначения, строились общественные здания. В 60-е годы во Владивостоке появились здания и сооружения,

украшившие краевой центр — морской вокзал, Дом радио, Дом строительных организаций, кинотеатр «Океан». В 70-е годы были построены здание цирка, здание краевого драмтеатра им. М. Горького, за сооружение которого коллектив архитекторов и строителей в 1976 г. получил Государственную премию Совета Министров РСФСР.



*Проспект 100-летия Владивостока.
Владивосток. Начало 60-х годов XX в.*

Подобное строительство шло и в других городах Дальнего Востока. Так, в Хабаровске в 70-е годы были выстроены прекрасные здания театра музыкальной комедии и гостиницы «Интурист». В 1976 г. в Комсомольске-на-Амуре вступил в строй речной вокзал, в том же году в Южно-Сахалинске открылся новый железнодорожный вокзал. В Благовещенске в 1979 г. построили первый в Амурской области широкоформатный кинотеатр «Россия», а в Петропавловске-Камчатском сдали новое здание областной библиотеки.

С начала 60-х годов жизнь советских людей, в том числе и дальневосточников, стала заметно улучшаться — население приобретало товары длительного пользования: мебель, бытовую технику (радиоприемники, телевизоры, холодильники, пылесосы). Большая часть этих и других товаров широкого потребления ввозилась на Дальний Восток из других районов страны, но кое-что изготовлялось на месте. Так, с конца 50-х годов в Уссурийске и

Арсеньеве начали выпускать стиральные машины, в Артеме — пианино «Приморье». В 1958 г. в Комсомольске-на-Амуре заработала крупнейшая на Дальнем Востоке швейная фабрика.

Ряд предприятий по выпуску товаров народного потребления был и в других дальневосточных городах. В Благовещенске работали кожевенный завод, швейная, мебельная и спичечная фабрики, в Южно-Сахалинске — мебельная фабрика и фабрика резиновой обуви. Но это, как правило, были небольшие предприятия, которые не могли полностью обеспечить своей продукцией все население Дальнего Востока. Исключением являлся Уссурийский машиностроительный завод, который с 1968 г. освоил выпуск бытовых холодильников «Океан», пользовавшийся спросом не только на Дальнем Востоке, но и в Сибири. Ежемесячно завод производил 500–600 холодильников¹⁵.

В 60-е годы в быт и сферу досуга дальневосточников стало внедряться телевидение. Впервые телевидение появилось во Владивостоке, здесь в 1956 г. на базе любительского телевидения был создан Приморский телевизионный центр. Вскоре телецентры появились в Хабаровске и Комсомольске-на-Амуре. В 1961 г. на Дальнем Востоке работало семь телестудий. Помимо упомянутых городов телевидение появилось в Благовещенске, Магадане, Южно-Сахалинске и Петропавловске-Камчатском. В апреле 1965 г. впервые была осуществлена трансляция телевизионных программ из Москвы во Владивосток через спутник «Молния-1». В 1967 г. передачи из Москвы стали смотреть жители Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре. Позднее начались регулярные телевизионные трансляции по системе «Орбита», с 1982 г. вещание из Москвы шло уже по двум программам.

Несмотря на заметные позитивные перемены Дальневосточный регион оставался малопривлекательным для переезда сюда на постоянное место жительства людей из других районов страны. Отдаленность, тяжелые климатические условия, слабо развитая социально-бытовая инфраструктура — все это негативно сказывалось на привлечении новых переселенцев. Лишь с 1974 г., в связи с начавшимся строительством Байкало-Амурской магистрали, увеличился приток населения в районы, где прокладывалась железная дорога.

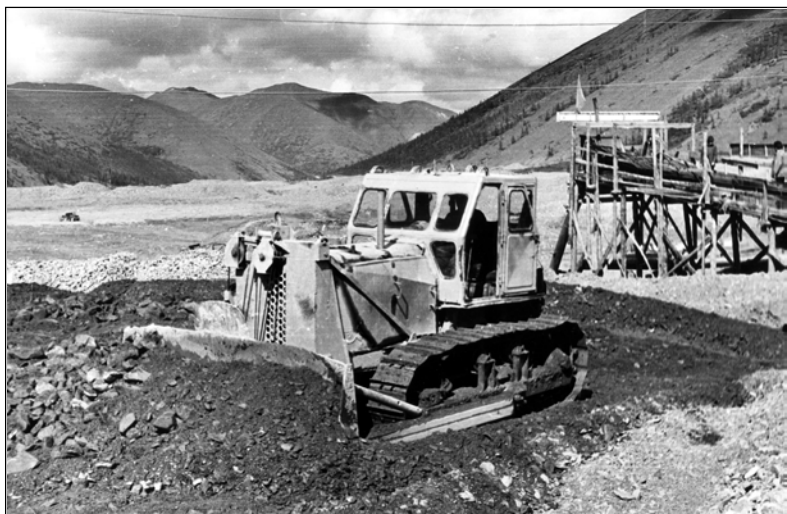
Транспорт, наряду с добывающими отраслями промышленности являлся одной из основ экономики региона, его развитию уделялось большое внимание. В 1971 г. в бухте Врангеля, близ Находки, началось строительство глубоководного, незамерзающего Порты Восточный. В конце декабря 1973 г. в эксплуатацию был сдан первый причал — лесной — и началась отгрузка экспортного леса в Японию, в 1974 г. ввели в эксплуатацию установку для перегрузки технологической щепы, в 1976 г. вошел в строй контейнерный терминал, в 1978 г. — крупнейший в стране комплекс по переработке угля. Порт Восточный был предназначен в основном для перевалки экспортно-импортных грузов. С вводом там и в порту Находка контейнерных терминалов заработала Трансконтинентальная (Транссибирская) контейнерная линия (ТСКЛ), по которой контейнеры из Японии и Гонконга пошли транзитом через территорию СССР в Западную Европу. К сожалению с конца 80-х годов эта линия практически перестала работать, с конца 90-х годов предпринимаются попытки ее восстановить.



Проспект Мира.
Комсомольск-на-Амуре. 70-е годы XX в.

В январе 1972 г. в Находке создается Приморское морское пароходство (ПМП) — единственное на Дальнем Востоке танкерное пароходство, специализирующееся на перевозке нефтепродуктов на дальневосточных каботажных линиях (в летнее время) и экспортных направлениях между иностранными портами (в зимнее время).

В июне 1973 г. открылась паромная переправа Ванино-Холмск, с материка на остров начались регулярные рейсы дизель-электроходов «Сахалин», перевозивших различные грузы и пассажиров.



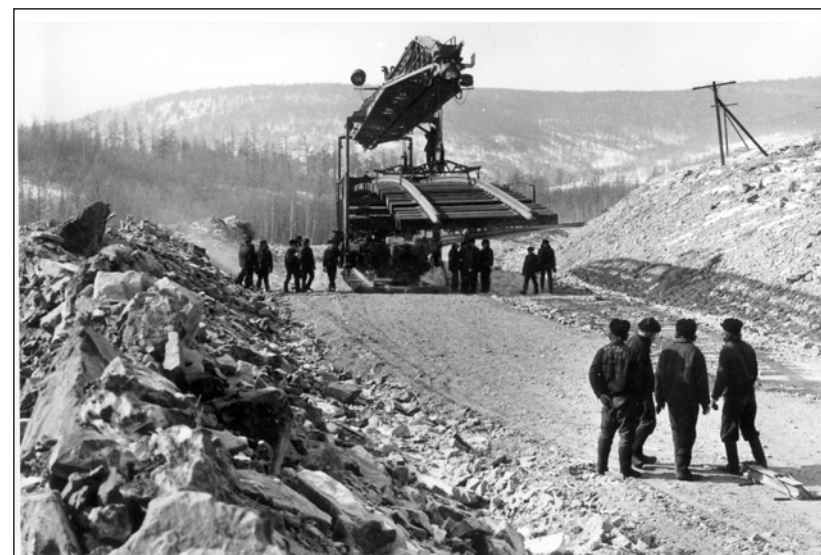
*На золотом прииске.
Магаданская область. 70-е годы XX в.*

В сентябре 1975 г. закончилось строительство железнодорожного моста через Амур у Комсомольска-на-Амуре, что значительно ускорило и облегчило движение по железной дороге из Ванино и Советской Гавани в Комсомольск-на-Амуре и далее на запад.

В 70-е годы также уделялось большое внимание развитию электроэнергетики Дальнего Востока. В январе 1974 г. был пущен первый энергоблок Приморской ГРЭС (п. Лучегорск), а в 1976 г. на Чукотке закончилось строительство Билибинской атом-

ной станции, от которой была протянута линия электропередачи на Певек протяженностью свыше 500 км.

В эти же годы появился ряд предприятий, выпускавших продукцию для населения: во Владивостоке завод «Дальхимпром», в Хабаровске завод синтетических моющих средств, в Биробиджане вступила в строй крупнейшая в регионе обувная фабрика.



На строительстве Байкало-Амурской магистрали.

С середины 70-х годов экономика страны стала испытывать трудности, связанные с нехваткой средств, необходимых для новых инвестиций в промышленность. Поступления от нефтяного экспорта уходили на закупку продовольствия за рубежом и на развитие военно-промышленного комплекса (ВПК) и оборонной промышленности. СССР тратил огромные средства на поддержание статуса «супердержавы», соперничая с США. Денег на развитие новых отраслей промышленности и на развитие новых экономических районов не хватало. Это отразилось и на Дальнем Востоке, в его развитие стали вкладывать меньше средств. Исключением являлось лишь строительство Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Эту железнодорожную магистраль, связавшую

Комсомольск-на-Амуре и Усть-Кут начали строить в 1974 г. одновременно на двух участках — Западном (Амурская, Читинская, Иркутская области и Бурятская АССР) и Восточном (Хабаровский край и Амурская область).

Строительство БАМа позитивно отразилось на развитии тех районов, по которым прошла магистраль — там появились новые поселки, промышленные предприятия, объекты соцкультбыта. БАМ вступила в строй в 1984 г., хотя строительство отдельных объектов было продолжено и в последующие годы (Северо-Муйский тоннель протяженностью свыше 15 км открылся только в декабре 2003 г.).

К середине 80-х годов наиболее развитыми районами Дальнего Востока были Приморский и Хабаровский края. Здесь было много промышленных предприятий, на которых трудились квалифицированные инженеры, техники, рабочие. Во Владивостоке и Хабаровске располагались учреждения науки (ДВНЦ–ДВО), высшие учебные заведения, театры, музеи — все это позволяло двум городам по праву считаться культурными центрами региона. Здесь в разное время жили и работали писатели, получившие всесоюзную известность — С. Балабин, А. Вахов, Н.Задорнов, Л. Князев, Е. Наволочкин, Г. Ходжер, Г. Халилецкий.

Начавшаяся в 1985 г. перестройка вселила в дальневосточников надежды, что в их жизни произойдут позитивные перемены: улучшится снабжение Дальнего Востока промышленными и продовольственными товарами, будет больше строиться жилья, школ, больниц. Но этого не произошло, хотя начало последней пятилетки (1986–1990) было обнадеживающим. В 1986 г. Дальний Восток посетил Генеральный секретарь ЦК КПСС М.С.Горбачев. В выступлении во Владивостоке он провозгласил начало поворота советской внешней и экономической политики в сторону Тихого океана. Было обещано быстрое и конструктивное сотрудничество со странами АТР, тем самым Дальний Восток становился приоритетным регионом в политике государства. Важнейшим следствием этого явилось принятие в сентябре 1987 г. ЦК КПСС и Советом Министров СССР Долговременной государственной программы экономического и социального развития Дальневосточного экономического района на период до

2000 г. Программа декларировала новую эру для Дальнего Востока и в целом для СССР на Тихом океане.

Предполагалось, что к 2000 г. в регионе в основном будет сформирован высокоэффективный хозяйственный комплекс, способный развиваться не столько на государственных инвестициях, сколько за счет собственных ресурсов, за счет включения регионального хозяйства в мировое разделение труда. Однако, несмотря на то, что программа имела статус государственной, она так и не была выполнена.

Важным внешнеполитическим последствием выступления М.С. Горбачева во Владивостоке явилась нормализация отношений с Китаем. До этого СССР и КНР находились в состоянии конфронтации. Еще в 1964 г., во времена «культурной революции», китайское руководство выдвинуло СССР территориальные претензии¹⁶, следствием чего явился вооруженный конфликт на острове Даманский на р. Уссури в марте 1969 г.

В речи во Владивостоке Горбачев заявил о согласии закрепить границу между СССР и КНР по главному фарватеру Амура и Уссури. Тогда граница проходила по правому берегу Амура и левому берегу Уссури (по китайскому берегу этих рек), а не по фарватеру, что вызывало справедливое возмущение китайцев. Подобная ситуация сложилась из-за того, что в начале 30-х годов Маньчжурия была оккупирована японскими войсками и на ее территории стал создаваться плацдарм для подготовки нападения на СССР. В этих условиях советское правительство в одностороннем порядке было вынуждено принять меры для обеспечения безопасности своих границ. Были взяты под контроль почти все острова на пограничных реках¹⁷. Вплоть до 1964 г. Китай не высказывал недовольства по поводу сложившейся ситуации.

В мае 1989 г. состоялся официальный визит М.С. Горбачева в КНР. Этот визит ознаменовал восстановление добрососедских советско-китайских отношений. В том же, 1989 г. было подписано соглашение о привлечении и использовании китайских граждан на предприятиях Российской Федерации. Этим было положено начало легальной трудовой миграции из Китая на российский Дальний Восток. С этого времени китайские «челноки» стали поставлять дальневосточникам различный ширпотреб, который

в условиях дефицита товаров пользовался большим спросом. Кроме китайцев на предприятия легкой промышленности и стройиндустрии с 1987 г. стали привлекать рабочих из Вьетнама. Большинство из них трудились в Приморском крае.

С конца 80-х годов благодаря появлению законов об иностранных инвестициях в СССР на Дальнем Востоке создаются первые совместные предприятия с участием капитала из Китая, Японии, Южной Кореи. Участие южнокорейских бизнесменов в экономическом сотрудничестве с дальневосточными предприятиями стало возможно после того, как в сентябре 1990 г. были установлены дипломатические отношения между СССР и Республикой Корея.

В конце 80-х — начале 90-х годов XX в. деятельность иностранных инвесторов в регионе проходила в условиях относительно высоких ожиданий, связанных с открытием доступа к природно-ресурсному потенциалу Дальнего Востока, новому рынку для потребительских товаров, помимо этого иностранным предпринимателям предоставлялись льготы по налогам и экспортной деятельности. Поэтому наблюдался быстрый рост предприятий с участием иностранных инвестиций. Таковых на Дальнем Востоке к концу 1991 г. было зарегистрировано 225¹⁸, большинство из них создавались с участием китайского капитала.

Наибольший интерес иностранных инвесторов вызывали такие сферы деятельности, как заготовка и переработка древесины, переработка вторичных ресурсов, гостиничный и ресторанный бизнес, торговля.

Примером успешного сотрудничества с японским капиталом может служить деятельность Открытого акционерного общества «АКФЕС», появившегося во Владивостоке в конце 1989 г., и начавшего свою деятельность с импорта японских автомобилей на Дальний Восток. В дальнейшем «АКФЕС» в тесном сотрудничестве с ведущими японскими автомобильными фирмами стал предоставлять полный набор услуг по обслуживанию и ремонту японских автомобилей.

В Комсомольске-на-Амуре на базе авиационного объединения им. Ю. Гагарина совместно с южнокорейской фирмой «Эл-Джи» (бывшая «Голд стар») было организовано производство фирменной аудио-, видеоаппаратуры, бытовой техники.

С 1991 г. Дальневосточный регион вступил в полосу тяжелого социально-экономического кризиса, что проявилось в падении объемов промышленного производства. К середине 1991 г. развал хозяйственных связей стал основным фактором спада производства, начал развиваться бартер. Центральные власти практически полностью отказались от обязательств по снабжению Дальнего Востока продовольственными и материальными ресурсами за счет централизованных источников. У многих дальневосточников появилось разочарование в перестройке. По истечении пяти лет она не дала ощутимых результатов. После того как в августе 1991 г. провалился путч сторонников возврата к старой командно-административной системе, стало очевидно, что советская власть себя изжила, советский период в истории страны закончился.

Лекция 11

Дальний Восток в постсоветский период

С 1992 г. на Дальнем Востоке начались реформы, направленные на создание рыночной экономики, основанной на капиталистических отношениях. 2 января были введены свободные цены на товары народного потребления, а 29 января вышел Указ Президента «О свободе торговли», предоставлявший предприятиям и гражданам права осуществлять торговлю и закупочную деятельность без специальных разрешений.

Десятки тысяч людей бросились в стихию рыночной торговли, рассчитывая, что это достаточно легкий путь для преуспевания. Однако вписаться в новые экономические условия смогли не все. Наиболее успешно торгово-закупочной деятельностью стали заниматься те, кто и раньше был занят в этой сфере экономики, имел необходимые навыки, нужные связи, знал наиболее рациональные приемы ведения торговых операций. Большинство

дальневосточников, занятых торговлей в начале 90-х годов, впоследствии были вытеснены с рынка более сильными и удачливыми конкурентами.

Следующим шагом к созданию рыночной экономики явилась приватизация — переход государственной собственности в частные руки. Приватизация проводилась в два этапа — с 1992 по 1994 г. осуществлялась ваучерная приватизация (предприятия покупались за приватизационные чеки — ваучеры), а с 1995 г. началась денежная приватизация, которая на Дальнем Востоке, как и в целом по стране, обернулась не подъемом экономики, а ее падением. К концу 90-х годов объем промышленного производства сократился к уровню 1991 г. более чем на половину¹. За это время прекратили свою деятельность многие предприятия, практически исчезла такая отрасль, как легкая промышленность, произошло резкое снижение сельскохозяйственного производства.

Спад в промышленном производстве не привел к дефициту товаров на потребительском рынке. Благодаря либерализации внешнеэкономических связей на Дальний Восток хлынул поток товаров из-за границы, прежде всего из Китая. Всплеск приграничной «челночной» торговли наблюдался в 1992–1993 гг., что позволило значительно смягчить отрицательные последствия рыночных преобразований. Широкий ассортимент и небольшая цена по сравнению с западными и даже российскими товарами привели к появлению широкой сети «китайских рынков» по всему Дальнему Востоку, что способствовало стабилизации социально-экономической ситуации в регионе².

С 1994 г. китайские товары перестали пользоваться повышенным спросом у дальневосточников. После периода бурной приграничной торговли у массового потребителя укоренилось мнение о том, что китайские товары — товары низкого качества. Спрос переключился на продукцию, импортируемую из других стран. Однако малообеспеченные группы населения продолжали приобретать китайские товары, так как на покупку более качественных и дорогих товаров из Турции, Греции, Южной Кореи у них не было средств. Поэтому и во второй половине 90-х годов китайский ширпотреб достаточно широко был представлен на дальневосточном рынке. В 1995 г. удельный вес представлен-

ных к продаже импортных товаров в общем объеме составил: мужской одежды и обуви — 70–80 %, женской одежды и обуви — 80–90 %, телевизоров, музыкальных аудиосистем, видеомагнитофонов — 90–100 %. Это было связано с тем, что как местное, так и российское производство не могло обеспечить население товарами народного потребления. Причины, вызвавшие подобную ситуацию, следующие. Во-первых, скачкообразный рост цен на сырье и материалы в январе 1992 г. привел к разбалансированию финансово-денежного и товарного оборотов, что заметно сказалось на работе промышленных предприятий Дальнего Востока. Во-вторых, заметно сократилась инвестиционная деятельность, капитал стал перетекать из производства в сферу финансовых и торговых операций. В-третьих, либерализация внешней торговли привела к тому, что дальневосточный рынок оказался заполнен импортными товарами, вытеснившими отечественные.

Среди предприятий, которым удалось пережить наиболее тяжелый первый период реформ и удачно вписаться в рынок, оказались предприятия пищевой промышленности. Так, уже к середине 90-х годов на потребительском рынке заметную роль стали играть два крупнейших производителя пива на Дальнем Востоке — Акционерное общество «Амурпиво» и «Пивоиндустрия Приморья». Большая часть пива, потребляемая дальневосточниками, была продукцией этих предприятий.

Пытались перестраиваться и приспосабливаться к новым экономическим условиям предприятия ВПК. В качестве удачного примера можно привести деятельность завода «Дальприбор» (Владивосток). В 1993 г. завод акционировался, перешел на выпуск товаров народного потребления и к 1999 г. освоил выпуск более 40 различных предметов широкого потребления и изделий производственно-технического назначения. В их числе термосы и поттеры, которые «Дальприбор» стал поставлять не только на Дальний Восток и в Сибирь, но и в московские магазины. Более того, завод добился европейского сертификата качества, что дало ему право поставлять свою продукцию в Европу.

Машиностроительный завод «Аскольд» (г. Арсеньев) наладил выпуск продукции для сельских тружеников — почвообра-

тывающей техники, сеялок, кормоизмельчителей. К 2002 г. в общем объеме производства оборонного предприятия выпуск сельхозмашин составил 15 %³.

Однако для большинства предприятий наступили тяжелые времена. Смена приоритетов во внешней политике страны, отсутствие заказов, несвоевременная оплата за выполненную работу — все это поставило заводы, выпускающие военную и оборонную продукцию, в крайне сложное положение.

С самого начала реформ на большинстве промышленных предприятий и в учреждениях бюджетной сферы начались задержки заработной платы. Рабочие и служащие не получали заработанные деньги в течение 3–4 месяцев, а на ряде предприятий и более длительные сроки. В 90-е годы задолженность по выплате заработной платы стала хронической. В среднем более 60 % дальневосточных предприятий не получали заработную плату своевременно⁴.

Задержки денег усугубили и без того сложную социально-экономическую ситуацию во многих городах Дальнего Востока, особенно в малых городах, где было одно-два градообразующих предприятия, вокруг которых формировалась и строилась жизнь всего города. В таких городах, как Арсеньев, Амурск, Дальнегорск, Советская Гавань, у людей не было возможности уйти с предприятий, где не выплачивалась зарплата, и найти другую работу. Многие семьи оставались практически без средств существования. Единственным подспорьем для многих семей в подобной ситуации являлись личные подсобные участки — так называемые «дачи», на которых люди выращивали картофель, капусту и другие овощи.

В сложной ситуации оказалась одна из основных отраслей экономики Дальнего Востока — морской транспорт. Основные морские пароходства региона — Дальневосточное, Приморское, Сахалинское, доставлявшие грузы и пассажиров в прибрежные районы, экспортные и импортные грузы в последние годы также претерпели существенные изменения (акционирование предприятий, самостоятельность морских портов, прекращение дотационных выплат). Повсеместно снизились объемы перевозок, изменились направления потоков. Так, еще в начале 90-х годов

основные грузопотоки из Находки были направлены в арктические районы Дальнего Востока и на Камчатку, и только 40 % приходилось на экспорт-импорт, причем вывоз всего в три раза превышал ввоз, однако в дальнейшем к концу 90-х стал превалировать экспорт, на который приходилось свыше 90 % грузооборота порта.



Лес составляет основу дальневосточного экспорта.



Тенденция увеличения экспортных операций отразилась и в том, что в 1993 г. был открыт доступ иностранным судам в Советскую Гавань. С 1994 г. здесь начали строить новый коммерческий морской торговый порт. В 1998 г. в эксплуатацию был введен первый глубоководный причал с железнодорожным подъездом к нему, способный принимать под разгрузку крупнотоннажные суда. Тем самым к существующим портам — Владивостоку, Находке, Восточному, Ванино — добавился еще один, через который стало возможным заниматься экспортом грузов, следовавших в дальневосточные порты транзитом из центральной части России, Сибири и Якутии в страны АТР.

Вывоз сырья, леса, металлолома как из Дальневосточного региона, так и из других районов страны показывает, что Россия превращается в сырьевой придаток не только более развитых стран (Япония, Корея), но и стран с развивающейся экономикой (Китай).

Экономический спад 90-х годов затронул все отрасли экономики Дальнего Востока, в том числе и рыбную. В 1995 г. объем дальневосточных уловов составил 61 % от уровня 1990 г.⁵ Основная причина спада — полная потеря части рынков бывшего СССР, так как в годы реформ из-за резкого роста тарифов на услуги портов, морского и железнодорожного транспорта цена на дальневосточную рыбу в западных районах страны повысилась в 2–3 раза и она стала неконкурентноспособной. Сказалось также сокращение платежеспособного спроса на внутрироссийском рынке.

Рыбаки были вынуждены ориентироваться на зарубежные рынки. Рыбная отрасль Дальнего Востока стала фактически экономическим донором зарубежных государств. 80 % рыбопродукции уходило за рубеж в виде сырья⁶.

В Японии и Южной Корее в 90-е годы выросло число перерабатывающих предприятий за счет скупки дешевого дальневосточного сырья. При этом значительная часть рыбы и морепродуктов (крабов, креветки, морских ежей) уходила за рубеж контрабандным путем. По подсчетам аудиторов Счетной палаты Российской Федерации в 2000–2003 гг. «стоимость несанкционированно вывезенной в Японию продукции рыбного промысла, добытой в исключительной экономической зоне России, за три года составила 3 305,8 млн. дол. США, или в среднем за год более 826 млн. дол., что равноценно трети стоимости товарной продукции рыбной отрасли Российской Федерации»⁷.

Внешнеэкономические связи с соседними странами осуществлялись не только путем контрабандных поставок рыбной продукции — в 90-е годы создавались совместные предприятия, которые работали в рамках существующих законов. Наиболее привлекательными сферами для иностранных инвесторов явились отрасли с быстрым оборотом капитала, не требующие значительных капиталовложений, в частности, сфера услуг — гостиничный

и ресторанный бизнес, обслуживание авиапассажиров, телекоммуникационная связь.

В октябре 1994 г. во Владивостоке было создано первое на Дальнем Востоке предприятие по предоставлению населению услуг сотовой связи — совместная российско-американская компания «АКОС», которая с 1995 г. стала обеспечивать приморцев мобильной связью. К 1996 г. в Приморском крае открылись еще пять телекоммуникационных предприятий с иностранными инвестициями: российско-американская компания «Мобил Телеком Восток», российско-японские «Находка-Телеком» и «Востоктелеком»; «Новая телефонная компания» создана совместно с южнокорейским капиталом, «Примтелефон» — российско-нидерландское предприятие.

Интерес иностранных инвесторов вызывали такие сферы деятельности, как заготовка и переработка древесины, переработка вторичных ресурсов, внутренняя и внешняя торговля.

Помимо этого совместные предприятия и фирмы со 100-ными иностранными инвестициями создавались в жилищном строительстве, производстве и реализации сельскохозяйственной продукции, пошиве одежды.

С 1997 г. в Приморском крае получила развитие сеть швейных фабрик со 100 % участием южнокорейского капитала. Одним из мотивов создания фабрик послужило наличие дешевой рабочей силы в ряде малых городов Приморья (Артем, Партизанск, Лесозаводск). Из Республики Корея по минимальным пошлинам завозилось сырье, а готовая продукция беспошлинно вывозилась в США, Канаду и другие страны⁸.

В Благовещенске в конце 90-х годов жилищное строительство осуществляла китайская компания «Хуафу». В 1999 г. основной объем строительных работ в городе был выполнен этой компанией⁹.

В постсоветский период большие трудности выпали на долю сельского хозяйства. Многие коллективные хозяйства — бывшие колхозы и совхозы — либо прекратили свое существование, либо пытались приспособиться к новым условиям, были преобразованы в ТОО и ООО, что не привело к повышению производительности труда и выпуску дополнительной продукции. Не

оправдался расчет и на фермерские хозяйства. В 1991–1993 гг. проводилась активная работа по созданию и поддержке фермерских хозяйств. Желаям создать такое хозяйство выделялись средства из бюджета, кредиты банков, оказывалась другая помощь. Это способствовало росту числа фермеров. Но с 1994 г. внимание к фермерскому движению ослабело и количество фермерских хозяйств на Дальнем Востоке заметно сократилось. В целом в сельском хозяйстве произошло сокращение площадей сельскохозяйственных угодий, и, как результат, — сокращение производства сельскохозяйственной продукции как в растениеводстве, так и в животноводстве. Дальневосточники вынуждены были потреблять импортные продукты, в основном из Китая.

За преобразованиями в экономике последовали и политические перемены. После «малой гражданской войны», случившейся в Москве 3–4 октября 1993 г., были расформированы Советы народных депутатов по всей России, включая Дальний Восток. 26 октября 1993 г. вышел Указ Президента «О реформе местного самоуправления в Российской Федерации», который поставил последнюю точку в истории советской власти. Деятельность местных органов советской власти на Дальнем Востоке прекращалась, функции Советов переходили к назначанным Президентом администрациям. Позднее, в 1994 г., были проведены выборы в органы местного самоуправления, а также выбраны главы местных администраций.

В декабре 1993, 1995 и 1999 гг. на Дальнем Востоке, как и по всей стране, прошли выборы соответственно в I (V), II (VI), III (VII) Государственные Думы. Среди дальневосточников, принявших участие в голосовании, большинство отдали свои голоса за представителей оппозиционных партий — либерально-демократическую (ЛДПР) и коммунистическую (КПРФ), что отражало недовольство жителей региона тем, как в стране идут реформы.

Процесс политических преобразований проходил в то время, когда шла приватизация и происходил процесс передела собственности, что не могло не породить ожесточенные столкновения в дальневосточной властвующей элите. Особенно жесткий и бескомпромиссный характер эта борьба приняла в Приморском крае, где в противостоянии мэра Владивостока В.И. Черепкова и гу-

бернатора края Е.И. Наздратенко столкнулись два различных подхода к пониманию власти — для чего она нужна, кому служит, как ею пользоваться.

Если Черепков стремился в своей деятельности прежде всего учитывать интересы рядовых граждан, и это было главным, для чего ему нужна была политическая власть, то Наздратенко проявил себя как авторитарный руководитель, используя власть ради власти. Директор Института экономических исследований ДВО РАН П.А. Минакир дал такую характеристику Наздратенко: «Очень сильный лидер, но львиная доля его энергии уходила в политическую плоскость, причем с установкой на конфронтацию»¹⁰. Поэтому, видимо, не случайно деятельность «сильного» губернатора, озабоченного больше политической борьбой, чем экономическими проблемами, привела к жесточайшему энергокризису в Приморском крае, и в феврале 2001 г. по предложению президента В.В. Путина он подал в отставку.

Необходимо отметить, что энергетическая проблема была не только в Приморском крае. Кроме жителей Приморья периодически от отключений света и тепла страдало население Камчатки и Сахалина. Но именно в Приморском крае, где объективные условия (наличие угольных месторождений, развитая транспортная сеть, по которой можно было доставить топливо для электростанций из других регионов) были намного лучше, чем в Камчатской и Сахалинской областях, энергетический кризис принял крайне жесткие формы. Электроэнергию отключали на несколько часов в день, причем это происходило из года в год.

Создавшиеся различные социально-экономические проблемы привели к оттоку населения с Дальнего Востока, прежде всего из северных районов — Чукотки, Магаданской и Камчатской областей. По сравнению с данными переписи 1989 г. население Дальневосточного федерального округа (образован в мае 2000 г.) сократилось более чем на 1,5 млн. чел. и согласно данным переписи 2002 г. составило 6 686,7 тыс. чел.¹¹

Основной причиной, обусловившей отток населения из региона, явилось резкое падение жизненного уровня населения, которое усугублялось другими нерешенными проблемами. Дальневосточники, как впрочем и большинство россиян, заплатили

достаточно высокую цену за переход страны из социалистической системы в капиталистическую. Скучное питание, понижение социального статуса, унижения, связанные с безденежьем, — все это пришлось испытать многим дальневосточникам.

Но были и те, кто выиграл от проводимых реформ. К числу преуспевших следует отнести чиновников, предпринимателей, работников финансово-кредитной сферы. Безболезненно пережили трансформацию работники транспорта и связи, что было связано с тем, что в силу монопольного положения на рынке и высокой доходности они получали заработную плату, которая в 1,2–1,4 раза превышала средний уровень оплаты¹².

Несмотря на значительные проблемы, порожденные реформами, в 90-е годы на Дальнем Востоке произошли некоторые позитивные перемены. Прежде всего были созданы условия для формирования рыночной экономики, той экономики, которая существует во всех цивилизованных странах. Появились частные и акционерные предприятия, банковская система, рынок товаров и услуг. Заметно расширились культурные связи с зарубежными странами, дальневосточники стали чаще выезжать за границу, у молодежи появилась возможность получить образование за рубежом.

В конце XX — начале XXI в. на Дальнем Востоке были реализованы важные проекты, имеющие большое значение для всего региона: пущена в эксплуатацию Бурейская ГЭС, завершена реконструкция железнодорожного моста через Амур у Хабаровска, и в феврале 2004 г. открылось движение по автомобильной трассе Чита—Хабаровск—Владивосток, являющейся частью трансконтинентальной магистрали, обеспечивающей круглогодичный проезд на автомобиле через всю территорию России. Все эти позитивные перемены вселяют надежды, что ныне существующие трудности будут преодолены и Дальний Восток станет местом для достойной и счастливой жизни.

ПРИМЕЧАНИЯ

Примечания к лекции 1.

- ¹ Наумов И.В. История Сибири. Иркутск, 2002. С. 61.
- ² Никологородская О. Как покорялась Сибирь // Родина. 2001. № 3. С. 106.
- ³ История Сибири с древнейших времен до наших дней. М., 1968. Т. 2. С. 28.
- ⁴ Шиловский М.В. Сибирь в составе России: основные проблемы экономического развития дореволюционного периода // Региональные процессы в Сибири в контексте российской и мировой истории. Новосибирск, 1998. С. 86.
- ⁵ Чернавская В.Н. «Восточный фронт» России XVII — начала XVIII века: Историко-географические очерки. Владивосток, 2003. С. 18.
- ⁶ Машуков И. Ерофей Павлович Хабаров // Дальний Восток. 1949. № 5. С. 115.
- ⁷ Артемьев А.Р. Открытие и начало присоединения Забайкалья и Приамурья к Российскому государству в середине XVII в. // Русские первопроходцы на Дальнем Востоке в XVII–XIX вв. Владивосток, 1998. Т. 3. С. 9.

Примечания к лекции 2.

- ¹ Магидович И.П. Магидович В.И. Очерки по истории географических открытий. В 5 т. Т. 2. Великие географические открытия (конец XV — середина XVIII в.). М., 1983. С. 299–300.
- ² Леонтьева Г.А. Землепроходец Ерофей Павлович Хабаров. М. 1990. С. 48.
- ³ Артемьев А.Р. Открытие и начало присоединения ... С. 20.
- ⁴ Русская Америка и Дальний Восток (конец XVIII в. — 1867 г.). Владивосток, 2001. С. 289.
- ⁵ Саначев И.Д. История Дальнего Востока. Курс лекций. Часть первая. Владивосток, 1997. С. 59.
- ⁶ Александров В.А. Россия на дальневосточных рубежах: вторая половина XVII в. Хабаровск, 1984. С. 45.
- ⁷ Беспрозванных Е.Л. Приамурье в системе русско-китайских отношений: XVII — середина XIX в. Хабаровск, 1986. С. 86.

- ⁸ История Северо-Восточного Китая XVII–XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII — начало XX в.) Владивосток, 1987. С. 182.

Примечания к лекции 3.

- ¹ Полевой Б.П. Новое о Семене Дежневe // Дальний Восток. 1989. № 1. С. 138.
² Рябов Н., Штейн М. Выдающийся русский мореходец // Дальний Восток. 1948. № 6. С. 96.
³ Полевой Б.П. Новое об открытии Камчатки. Часть первая. Петропавловск-Камчатский, 1997. С. 41–42.
⁴ Камчатка XVII–XX вв.: Историко-географический атлас. М., 1997. С. 15.
⁵ Миллер Г.Ф. Сочинения по истории России. М., 1996. С. 77.
⁶ Глушанков И.В. Славные навигаторы российские. Хабаровск, 1986. С. 143.

Примечания к лекции 4.

- ¹ Алексеев А.И. Геннадий Иванович Невельской 1813–1876. М., 1998. С. 10.
² Чернов Ю. Советская Гавань // Дальний Восток. 1953. № 3. С. 115.
³ Кутузов М.А. Дело его жизни. Владивосток, 1997. С. 136.
⁴ Кантемиров Д.Д. Город на границе // Дальний Восток. 1983. № 7. С. 122–123.
⁵ Бурилова М.Ф. Муравьевский век на Амуре. Хабаровск, 1991. С. 18.
⁶ Матвеев Н.П. Краткий исторический очерк г. Владивостока. Владивосток, 1990. С. 13–15.

Примечания к лекции 5.

- ¹ Зиланов В.К., Кошкин А.А., Лотышев И.А. Русские Курилы. М., 2002. С. 14.
² Елизерцев В.Н. История Сахалина и Курильских островов в российско-японских отношениях. Южно-Сахалинск, 2002. Кн. 1. С. 58–59.
³ Международные отношения на Дальнем Востоке. Кн. 1. М., 1973. С. 54.
⁴ Файнберг Э.Я. Русско-японские отношения в 1697–1875 г. М., 1960. С. 98, 100.
⁵ Кутаков Л.Н. Россия и Япония. М., 1988. С. 124–125.

- ⁶ Кожевников В.В. Российско-японские отношения в XVII–XIX веках. Владивосток, 1997. С. 79.

Примечания к лекции 6.

- ¹ Кабузан В.М. Дальневосточный край в XVII — начале XX вв. М., 1985. С. 60.
² История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII — февраль 1917 г.). М., 1991. С. 232.
³ Галлямова Л.И. Социально-экономическое развитие Дальнего Востока (вторая половина XIX — начало XX вв. // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. Благовещенск, 2000. Вып. 3. С. 210.
⁴ Вашук А.С., Чернолуцкая Е.Н. и др. Этномиграционные процессы в Приморье. Владивосток, 2002. С. 13.
⁵ Галлямова Л.И. Социально-экономическое развитие Дальнего Востока ... С. 211.
⁶ Алепко А.В. Зарубежный капитал и предпринимательство на Дальнем Востоке России (конец XVIII в. — 1917 г.). Хабаровск, 2001. С. 71.
⁷ Там же. С. 78.
⁸ Крадин Н.П. Харбин — русская Атлантида. Хабаровск, 2001. С. 15.

Примечания к лекции 7.

- ¹ Хохлов А.Н. Создание Восточного института во Владивостоке в зеркале российской прессы // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. Благовещенск, 2000. Вып. 3. С. 377.
² Архитектура Восточной Сибири и Дальнего Востока. Русские города на Дальнем Востоке. Хабаровск, 2002. Вып. 1. С. 150.
³ История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. — февраль 1917 г.). М., 1991. С. 302.
⁴ Дубинина Н.И. Приамурский генерал-губернатор Н.Л. Гондатти. Хабаровск, 1997. С. 89.
⁵ Там же. С. 105.
⁶ Галлямова Л.И. Социально-экономическое развитие Дальнего Востока (вторая половина XIX — начало XX в.) // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. Благовещенск, 2000. Вып. 3. С. 216.

- ⁷ Алепко А.В. Зарубежный капитал и предпринимательство на Дальнем Востоке России (конец XVIII в. — 1917 г.). Хабаровск, 2001. С. 287.
- ⁸ Города Хабаровского края.
- ⁹ Троицкая Н.А. «Порто-франко» на Дальнем Востоке // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. Владивосток, 1998. № 2. С. 158.
- ¹⁰ Крадин Н.П. Старый Хабаровск. Хабаровск, 1999. С. 68, 70, 77.
- ¹¹ Монахова С.А. Гастрольно-концертная практика Дальнего Востока (1895–1903) // Дальний Восток России: исторический опыт и пути развития региона: (Первые Крушановские чтения 1998 г.) Владивосток, 2001. С. 311.
- ¹² Дубинина Н.И. Российский Дальний Восток в годы первой мировой войны // Вестн. Дальневост. гос. науч. библиотеки. 2000. № 4. С. 127.
- ¹³ Амурская правда. Благовещенск, 1987. 20 мая.

Примечания к лекции 8.

- ¹ Романова В.В. Евреи на Дальнем Востоке России. Хабаровск, 2000. С. 121.
- ² Крушанов А.И. Победа Советской власти на Дальнем Востоке и в Забайкалье (1917 — апрель 1918 г.). Владивосток, 1983. С. 125.
- ³ Дальний Восток России в период революции 1917 г. и гражданской войны. Владивосток, 2003. С. 160–162.
- ⁴ Шишкин С.Н. Гражданская война на Дальнем Востоке 1918–1922 гг. М., 1957. С. 28.
- ⁵ История российского Приморья. Владивосток, 1998. С. 110–111.
- ⁶ Завалишин А.Ю. История Дальнего Востока в новое и новейшее время (середина XVII–XX в.). Хабаровск, 1999. С. 121–122.
- ⁷ Кузин А.Т. Сахалинский ревком. Южно-Сахалинск, 2000. С. 10.
- ⁸ Сонин В.В. Становление Дальневосточной республики (1920–1922). Владивосток, 1990. С. 141.

Примечания к лекции 9.

- ¹ Степанов А. Восстановительный период на Дальнем Востоке // Дальний Восток. 1947. №3. С. 111.
- ² Кузин А.Т. Сахалинский ревком. Южно-Сахалинск, 2000. С. 44.
- ³ Клименко Ф. Еврейской автономной области 25 лет // Дальний Восток. 1959. № 3. С. 139.

- ⁴ Тихоокеанская звезда. Хабаровск, 1964. 3 июня; 1967. 5 февраля.
- ⁵ Медведева Л.М. Развитие транспорта и его роль в освоении Дальнего Востока СССР (20–30-е годы XX в. Владивосток, 2002. С. 57.
- ⁶ Марьясова Н.В. Иностранный капитал на Дальнем Востоке России в 20–30-е годы (концессии и концессионная политика советского государства). Владивосток, 2000. С. 138.
- ⁷ Города Хабаровского края. Хабаровск, 1972. С. 135.
- ⁸ Медведева Л.М. Развитие транспорта ... С. 62.
- ⁹ Носанов В.А. Заводу «Энергомаш» — 25 лет // Дальний Восток. 1958. № 6. С. 121.
- ¹⁰ Тихоокеанский флот России. Владивосток, 2000. С. 30.
- ¹¹ Красное знамя. Владивосток, 1957. 24 окт.
- ¹² Тихоокеанская звезда. Хабаровск, 1966. 18 янв.
- ¹³ Медведева Л.М. Развитие транспорта ... С. 123.
- ¹⁴ Козлов А.Г. Севвостлаг в системе ГУЛАГа (1932–1938 гг.) // Съезд сведущих людей Дальнего Востока: Науч.-прак. историко-краевед. конф., посвящ. 100-летию Хабаровского краевед. музея. Хабаровск, 1994. С. 227.
- ¹⁵ Полян П.М. Не по своей воле... История и география принудительных миграций в СССР. М., 2001. С. 92.
- ¹⁶ Шестак О.И. Советская социальная политика и ее реализация на Дальнем Востоке (1922–1941 гг.): Дисс... канд. ист. наук. Владивосток, 2003. С. 157.

Примечания к лекции 10.

- ¹ Балицкий В.Г., Кисличко А.С. Малые народы Дальнего Востока в Великой Отечественной войне. Владивосток, 1985. С. 6–7.
- ² Владивосток. Газ. Владивосток, 1995. 5 мая.
- ³ Красное знамя. Владивосток, 1942. 24 окт.
- ⁴ Там же. 1985. 30 марта.
- ⁵ Камчатка XVII–XX вв. Историко-географический атлас. М., 1997. С. 94.
- ⁶ Паперне А.Х. О ленд-лизе и тихоокеанской транспортной эпопее // Отечественная история. 1997. № 2. С. 119.
- ⁷ Дубинина Н.И. Приамурский генерал-губернатор И.Л. Гондатти. Хабаровск, 1997. С. 183.
- ⁸ Костенков В. Сахалинская область // Дальний Восток. 1947. № 4. С. 74.
- ⁹ Щеглов В.В. Население Сахалинской области в XX веке. Южно-Сахалинск, 2002. С. 62.
- ¹⁰ Подпечников В.Л. На берегах Сахалина. Южно-Сахалинск, 2001. С. 66.

- ¹¹ Щеглов В.В. Население Сахалинской области ... С. 71.
- ¹² Советская историческая энциклопедия. М., 1969. Т. 12. С. 540.
- ¹³ Зеленцов В.В. Морской транспорт Дальнего Востока во второй половине XX в. Владивосток, 2003. С. 24.
- ¹⁴ Там же. С. 29.
- ¹⁵ Красное знамя. Владивосток, 1969. 17 июля.
- ¹⁶ Гончаров С., Ли Даньхуэй. О «территориальных претензиях» и «неравноправных договорах» в российско-китайских отношениях: мифы и реальность // Проблемы Дальнего Востока. 2004. № 4. С. 118–119.
- ¹⁷ Шиндялов Н.А. Делимитизация и демаркация российско-китайской границы по Амуру (1990-е гг.) // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. Благовещенск, 2000. Вып. 3. С. 276.
- ¹⁸ Экономическое развитие и международное сотрудничество в Северо-Восточной Азии. Владивосток, 2001. С. 75.

Примечания к лекции 11

- ¹ Экономическая политика: региональное измерение. Владивосток, 2001. С. 60.
- ² Безруков И.С. Дальний Восток на пути к рынку труда. Владивосток, 1994. С. 44.
- ³ Утро России. Владивосток, 2002. 9 июля.
- ⁴ Бруснянина Е.А. Факторный анализ уровня жизни населения Дальнего Востока // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. Благовещенск, 2000. Вып. 1. С. 233.
- ⁵ Ишаев В.И., Минакер П.А. Дальний Восток России: реальности и возможности экономического развития. Владивосток, 1998. С. 37.
- ⁶ Утро России. Владивосток, 2004. 6 апреля.
- ⁷ Там же. 25 мая.
- ⁸ Дудченко Г.Б. Китайская, вьетнамская и северокаорейская миграция на юге Дальнего Востока России в 80–90-е годы XX века. Дисс. на соиск. уч. ст. канд. ист. наук. Владивосток, 2004. С. 119.
- ⁹ Колядин А.М., Дурицына Р.Ф. Бюджетный процесс и инвестиционная деятельность в муниципальном образовании // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. Благовещенск, 2000. Вып. 3. С. 13.
- ¹⁰ Московский комсомолец во Владивостоке. Владивосток, 2002. 12–19 сент.
- ¹¹ Утро России. Владивосток, 2003. 1 мая.
- ¹² Ишаев В.И. Экономическая реформа в регионе: тенденции развития и регулирования. Владивосток, 1998. С. 70.

ХРОНОЛОГИЧЕСКАЯ ТАБЛИЦА

- 1581** — начало похода Ермака в Сибирь.
1586 — основание Тюмени.
1587 — основание Тобольска.
1598 — разгром остатков войск Кучума, окончательное вхождение Западной Сибири в состав России.
1619 — основание Енисейского острога.
1632 — основание Петром Бекетовым Ленского (Якутского) острога.
1639–1941 — поход казаков Ивана Москвитина к Охотскому морю.
1639, август — выход казаков Москвитина к берегам Тихого океана.
1643–1646 — поход казаков Василия Пояркова на Амур.
1647 — основание Охотска.
1648 — поход казаков Семёна Дежнева, основание Анадырского зимовья.
1649–1653 — походы Ерофея Хабарова на Амур.
1654–1656 — посольство Фёдора Байкова.
1665 — основание Албазинского острога.
1675–1677 — посольство Николая Спафария.
1683 — появление первого китайского поселения на Амуре — крепости Айгунь.
1685, июнь — первая осада Албазина.
1686, июль, 1687, май — вторая осада Албазина.
1686–1689 — посольство Фёдора Головина.
1689, август — подписание в Нерчинске первого русско-китайского договора.
1696 — поход Владимира Атласова на Камчатку.
1711 — поход казаков Д. Анциферова и И. Козыревского на остров Шумшу.
1713 — поход казаков Козыревского на остров Парамушир.

- 1716** — первое плавание русских мореходов в водах Тихого океана — переход из Охотска на Камчатку.
- 1721** — экспедиция И. Евреинова и Ф. Лужина вдоль Курильских островов.
- 1725–1730** — работа Первой Камчатской экспедиции.
- 1728, август** — выход В. Беринга в пролив, разделяющий Евразийский континент и Северную Америку.
- 1733–1743** — работа Второй Камчатской экспедиции.
- 1740** — основание Петропавловского порта.
- 1741, июль** — открытие В. Берингом и А. Чириковым морского пути к берегам Северной Америки.
- 1745** — нанесение Курильских островов на «Генеральную карту Российской империи».
- 1749** — появление на острове Шумшу русской школы.
- 1784** — основание на острове Кадьяк у североамериканского побережья первого постоянного русского поселения.
- 1792–1793** — дипломатическая миссия А. Лаксмана в Японии.
- 1799** — образование Российско-Американской компании.
- 1803–1806** — первое кругосветное плавание русской экспедиции под командованием И. Крузенштерна.
- 1846** — исследование экспедицией А. Гаврилова устья Амура.
- 1847** — назначение Н. Муравьева генерал-губернатором Восточной Сибири.
- 1849** — проведение Г. Невельским исследований в устье Амура.
- 1849** — перевод главного порта России на Тихом океане из Охотска в Петропавловск.
- 1850, август** — основание в устье Амура военного поста Николаевский.
- 1853** — открытие залива Де-Кастри, основание поста в Императорской гавани, Ильинского

- и Муравьевского постов на Южном Сахалине.
- 1854, май** — осуществление первого сплава по Амуру из Нерчинска.
- 1854, август** — оборона Петропавловского порта.
- 1855, февраль** — подписание в порту Симода первого русско-японского договора.
- 1858, май** — подписание русско-китайского Айгунского договора.
- 1858, май** — основание военного поста Хабаровка.
- 1860, июнь** — основание военного поста Владивосток.
- 1860, ноябрь** — подписание Пекинского договора между Россией и Китаем.
- 1861, март** — издание правил поселения в Приамурье и Приморье.
- 1871** — принятие решения о переводе во Владивосток Сибирской военной флотилии.
- 1875** — подписание русско-японского Петербургского договора.
- 1880** — прибытие во Владивосток первого парохода из Одессы.
- 1882, июнь** — издание указа о переселении в Южно-Уссурийский край.
- 1891** — начало строительства Транссиба.
- 1897–1903** — строительство Китайско-Восточной железной дороги.
- 1898** — подписание договора с Китаем об аренде Россией Порт-Артура.
- 1904–1905** — русско-японская война.
- 1905, май** — Цусимское сражение.
- 1905, август** — подписание Россией и Японией Портсмутского мирного договора.
- 1907, июль** — подписание русско-японской рыболовной конвенции.
- 1908** — начало строительства Амурской железной дороги, связывающей Хабаровск с Забайкальем.
- 1917, март** — ликвидация местных органов царской власти, образование Комитетов общественной

- безопасности и Советов рабочих и военных депутатов.
- 1917, декабрь** — провозглашение III Дальневосточным съездом Советов советской власти на Дальнем Востоке.
- 1918, 5 апреля** — высадка японского десанта во Владивостоке.
- 1918, 29 июня** — белогвардейский мятеж во Владивостоке.
- 1918, август** — принятие на V съезде Советов Дальнего Востока решения о переходе к партизанским методам борьбы.
- 1918, ноябрь** — провозглашение А. Колчака «верховным правителем России» и распространение его власти на Дальний Восток.
- 1920, январь-февраль** — арест и расстрел А. Колчака.
- 1920, апрель** — образование Дальневосточной республики.
- 1920, 14 мая** — признание Дальневосточной республики РСФСР.
- 1920, октябрь** — освобождение войсками Народно-революционной армии Читы.
- 1920, декабрь** — признание властями Приморья правительства ДВР.
- 1921, январь** — проведение выборов в Учредительное собрание ДВР.
- 1921, 26 мая** — белогвардейский переворот во Владивостоке, приход к власти правительства братьев Меркуловых.
- 1921, ноябрь** — начало белогвардейского наступления.
- 1922, февраль** — сражение под Волочаевкой, освобождение Хабаровска от белогвардейцев.
- 1922, 25 октября** — вступление НРА во Владивосток, окончание гражданской войны на Дальнем Востоке.
- 1922, 15 ноября** — принятие ВЦИК РСФСР декрета о включении Дальневосточной республики в состав РСФСР.
- 1923, 1 января** — образование Дальневосточной области.
- 1925, май** — освобождение Северного Сахалина от японской оккупации.

- 1926, январь** — переименование Дальневосточной области в Дальневосточный край.
- 1932** — начало освоения золотоносных месторождений на Колыме.
- 1932, май** — начало строительства Комсомольска-на-Амуре.
- 1937** — массовая депортация корейцев и китайцев с советского Дальнего Востока.
- 1938, июль-август** — вооруженный конфликт в районе оз. Хасан.
- 1941, 13 апреля** — подписание советско-японского пакта о нейтралитете.
- 1945, 5 апреля** — денонсация СССР советско-японского договора о нейтралитете.
- 1945, 26 июля** — предложение США, Великобритании и Китая о капитуляции Японии.
- 1945, 9 августа** — начало войны СССР против Японии.
- 1945, 2 сентября** — подписание Японией акта о капитуляции.
- 1956, 19 октября** — подписание советско-японской декларации о прекращении войны и восстановлении дипломатических отношений.
- 1958, май** — начало строительства Амурского целлюлозно-картонного комбината.
- 1958** — начало регулярных рейсов реактивных пассажирских самолетов из Хабаровска в Москву.
- 1965, июнь** — начало регулярных трансляций телевизионных передач из Москвы на Дальний Восток через спутник «Молния-1».
- 1969, март** — вооруженный конфликт между китайскими и советскими пограничниками на р. Уссури в районе острова Даманский.
- 1970, 1 октября** — образование Дальневосточного научного центра АН СССР.
- 1972** — открытие в порту Находка контейнерного терминала.
- 1973, 27 июня** — начало работы паромной переправы Ванино — Холмск.
- 1974, 15 января** — начало работы Приморской ГРЭС в пос. Лучегорск.

- 1974–1984** — строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.
- 1975, 26 сентября** — открытие железнодорожного моста через Амур у Комсомольска-на-Амуре.
- 1976** — начало работы атомной электростанции в Билибино на Чукотке.
- 1978, апрель** — посещение Дальнего Востока Генеральным секретарем ЦК КПСС Л.И. Брежневым.
- 1984, 1 октября** — открытие сквозного движения поездов по всей Байкало-Амурской магистрали.
- 1986, июль** — поездка Генерального секретаря ЦК КПСС М.С. Горбачева по Дальнему Востоку.
- 1991** — Еврейская автономная область вышла из состава Хабаровского края, получив статус субъекта Российской Федерации.
- 1992, 1 января** — порт Владивосток стал открытым для захода иностранных судов.
- 1992, июль** — Чукотский автономный округ вышел из состава Магаданской области, получив статус субъекта Российской Федерации.
- 1994, май** — возвращение А.И. Солженицына в Россию через Дальний Восток.
- 1996, апрель** — утверждена Федеральная целевая программа социального и экономического развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2005 г.
- 2000, май** — образован Дальневосточный федеральный округ с центром в Хабаровске.

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Александров В.Л.* Россия на дальневосточных рубежах (вторая половина XVII в.). Хабаровск, 1984.
- Беспрозванных Е.Л.* Приамурье в системе русско-китайских отношений: XVII — середина XIX в. Хабаровск, 1986. Дальневосточное морское пароходство 1880–1980. Владивосток, 1980.
- Ващук А.С., Чернолуцкая Е.Н., Королева В.А.* Этномиграционные процессы в Приморье в XX веке. Владивосток, 2002.
- Завалишин А.Ю.* История Дальнего Востока России в новое и новейшее время. Хабаровск, 1999.
- История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. — февраль 1917 г.).* М., 1991.
- История Дальнего Востока России.* Т. 3. Кн. 1. Дальний Восток России в период революций 1917 г. и гражданской войны / отв. ред. Б.И. Мухачев. Владивосток, 2003.
- История Сахалинской области с древнейших времен до наших дней.* Южно-Сахалинск, 1995.
- История Сибири.* Л., 1968. Т.2–5.
- Кабузан В.М.* Дальневосточный край в XVII — начале XX в. (1640–1917). М., 1985.
- Кожевников В.В.* Российско-японские отношения в XVII–XIX веках. Владивосток, 1997.
- Леонтьева Г.А.* Землепроходец Ерофей Павлович Хабаров. М., 1990.
- Медведева Л.М.* Развитие транспорта и его роль в освоении Дальнего Востока СССР (20–30-е годы XX века). Владивосток, 2002.
- Международные отношения на Дальнем Востоке.* М., 1973. Кн. 1. Муравьевский век на Амуре. Хабаровск, 1991.
- Невельской Г.И.* Подвиги русских морских офицеров на крайнем Востоке России, 1849–1855. Хабаровск, 1969.
- Очерки истории Приморья.* Владивосток, 1996.
- Саначев И.Д.* История Дальнего Востока: Курс лекций. Владивосток, 1997.
- Шишкин С.Н.* Гражданская война на Дальнем Востоке 1918–1922 гг. М., 1957.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
----------------	---

ЛЕКЦИЯ 1	
<i>Продвижение по Сибири. Выход к Тихому океану и на Амур</i>	4

ЛЕКЦИЯ 2	
<i>Русско-китайские отношения во второй половине XVII в.</i>	10

ЛЕКЦИЯ 3	
<i>Открытие Чукотки, Камчатки, Курильских островов и Русской Америки</i>	19

ЛЕКЦИЯ 4	
<i>Возвращение Амура России</i>	26

ЛЕКЦИЯ 5	
<i>Русско-японские разграничения в XIX в.</i>	35

ЛЕКЦИЯ 6	
<i>Заселение и освоение Дальнего Востока во второй половине XIX в.</i>	42

ЛЕКЦИЯ 7	
<i>Дальний Восток в начале XX в.</i>	53

ЛЕКЦИЯ 8	
<i>Революция и гражданская война на Дальнем Востоке</i>	64

ЛЕКЦИЯ 9	
<i>НЭП, коллективизация и индустриализация на советском Дальнем Востоке</i>	76

ЛЕКЦИЯ 10	
<i>Дальний Восток в 40–80-е годы XX в.</i>	86

ЛЕКЦИЯ 11	
<i>Дальний Восток в постсоветский период</i>	107

Примечания	117
Хронологическая таблица	123
Рекомендуемая литература	129

Научное издание

Сергей Александрович ВЛАСОВ

ИСТОРИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ

Курс лекций

Редактор-корректор *Л.Г. Вечерская*
Редактор компьютерной верстки *Т.Л. Пинчук*

Изд. лиц. ИД № 05497 от 01.08.2001. Подписано к печати 16.02.2005.
Бумага офсетная. Формат 60х90/16. Печать офсетная.
Усл.п.л. 8,25. Уч.-изд. л. 6,27. Тираж 300 экз. Заказ 60.

Отпечатано с оригинал-макета, подготовленного в Институте истории,
археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН,
минуя редподготовку в «Дальнауке»

Институт истории, археологии и этнографии народов
Дальнего Востока ДВО РАН
690950, Владивосток, Пушкинская, 89
E-mail^ ihae@eastnet.febras.ru

ГУП «Издательство “Дальнаука”» ДВО РАН
690041, г. Владивосток, ул. Радио, 7

Отпечатано в типографии ГУП «Издательство “Дальнаука”» ДВО РАН
690041, г. Владивосток, ул. Радио, 7