

Т.Э. Позняк

**Города дальневосточной окраины:
условия и факторы роста
(вторая половина XIX – начало XX в.)**

**Towns of the Russian Far East: conditions and factors of the development
(second half XIX – the beginning XX century)**

Статья посвящена историческим процессам формирования сети городских поселений на территории юга Дальнего Востока. В статье анализируется взаимосвязь между динамикой урбанизации и основными факторами, стимулировавшими или препятствовавшими росту городов.

◆
The article is devoted to historical process of cities formation on the Russian Far East. In the article the process of urbanization and basic factors of cities development in second half XIX – at the beginning XX century are analyzed.

Вторая половина XIX – начало XX вв. – время интенсивного заселения и освоения южных районов Дальнего Востока. Одной из характерных черт процесса колонизации являлся быстрый рост и высокий удельный вес городского населения. В настоящей статье сделана попытка рассмотреть исторические процессы формирования сети городских поселений на территории юга Дальнего Востока, выявить взаимосвязь между динамикой роста городов и историческими условиями, в которых этот рост происходил. На указанной территории в рассматриваемое время городской статус получили Николаевск-на-Амуре, Благовещенск, Софийск, Хабаровск, Владивосток, Никольск-Уссурийский, Зей-Пристань, Алексеевск.

Возникновение городов на дальневосточной окраине было связано исключительно с деятельностью и инициативой правительства и обусловлено, в первую очередь, стратегическими решениями по присоединению и закреплению дальневосточной окраины за Россией.

Освоение южных районов Дальнего Востока начинается в середине XIX в., когда согласно Айгуньскому и Пекинскому договорам с Китаем Россия закрепила за собой Приамурье и Приморье. Все населенные пункты, ставшие в рассматриваемое время городами, были основаны в конце 1850-х – 60-е годы. Получение ими городского статуса совпадало с приданием им функций административных центров. Пост Николаевский был преобразован в го-

род Николаевск-на-Амуре при учреждении 14 ноября 1856 г. Приморской области, административным центром и резиденцией губернатора которой он стал. Одновременно он получил права главного порта России на Восточном океане¹. Пост Зейский (станция Усть-Зейская, Благовещенская) указом императора Александра II 5 июля 1858 г. был переименован в г. Благовещенск, который с образованием 8 декабря 1858 г. Амурской области стал ее административным центром². Город Софийск был учрежден указом 12 ноября 1858 г. при выделении Софийского округа в Приморской области в качестве места пребывания окружной администрации³. Хабаровка, основанная в 1858 г., 28 апреля 1880 г. Высочайшим повелением была возведена в степень города вместе с назначением областным центром⁴.

Изменение административного статуса поста Владивосток произошло в феврале 1871 г., когда согласно императорскому указу и приказу по морскому министерству главный порт на Тихом океане перенесли сюда из Николаевска-на-Амуре⁵. Городом Владивосток правомерно считать с более раннего времени: согласно журналу Совета Главного управления Восточной Сибири, утвержденному генерал-губернатором Восточной Сибири 14 марта 1869 г., в нем было введено городское общественное управление в упрощенном виде⁶, а с 1875 г. - начало действовать Городовое Положение 1870 г. Официально городской статус Владивосток получил Высочайшим повелением 28 апреля 1880 г. при выделении в отдельную административную единицу Владивостокского военного губернаторства с полуостровом Муравьева-Амурского⁷.

Одним из важнейших факторов развития городов на начальном этапе освоения региона было их географическое положение. Места размещения войск и администрации были выбраны в наиболее стратегически важных точках и связаны с преимущественными путями миграции в регион – водными. На пересечении рек возникли Благовещенск и Хабаровка (Амур, Зея, Уссури), в устье Амура, т.е. на стыке моря и важнейшей транспортной артерии Приамурья – Николаевск, на Амуре – Софийск, в удобной морской гавани – Владивосток.

В 1860-е годы Николаевск-на-Амуре и Благовещенск росли довольно быстрыми темпами. Положение первого в устье Амура,

¹ Дальний Восток России: из истории системы управления: документы и материалы. К 115-летию образования Приамурского генерал-губернаторства. - Владивосток, 1999. - С.23-24.

² Благовещенску сто лет: сб. док. и мат. - Благовещенск, 1959. - С.24-25.

³ Кабузан В.М. Дальневосточный край в XVII – начале XX вв. Историко-демографический очерк. М., 1985. С.57; РГИА ДВ. Ф.1. Оп.1. Д.620. Л.128-129.

⁴ РГИА ДВ. Ф.1. Оп.1. Д.978. Л.33; Д.2040. Л.2-2об.

⁵ Владивосток.: сборник исторических документов. 1860-1907. - Владивосток, 1960. - С.24.

⁶ РГИА ДВ. Ф.28. Оп.1. Д.3. Л.2.

⁷ Умрихин А.В. Очерки административно-территориального устройства Дальнего Востока России во второй половине XIX – начале XX в. - Благовещенск, 2000, - С.36; РГИА ДВ. Ф.707. Оп.1. Д.31. Л.52.

обеспечивавшего связь его с внутренними районами, создало из него порт и товарораспределительный пункт, через который шло снабжение Приамурья товарами со стороны моря. До постройки Уссурийской железной дороги он являлся единственным приемным портом для Амурского бассейна¹. Занимая важное стратегическое положение в устье Амура, он служил местом дислокации крупного воинского гарнизона и размещения администрации Приморской области. Все эти обстоятельства обеспечили ему на первых порах приток военных, чиновников и торгово-промышленного населения. По темпам роста и числу жителей он занимал первое место среди других поселений Дальнего Востока (в 1858 г. - 2455 чел., в 1869 г. - 5668)².

Положение Благовещенска в центре плодородной долины при двух судоходных реках Амур и Зея и по соседству с населенной частью Маньчжурии обеспечило ему возможность развития в качестве речного порта и распределительного центра, но на первых порах из-за малочисленности населения торговые обороты его росли не слишком быстро. Если в 1864 г. сюда было привезено товара на 450 т.р., то в 1870 г. - на 482 т.р.³. Открытие и разведка золотоносных площадей в Амурской области и разрешение правительства с 1865 г. на частный золотой промысел в Амурской и Приморской областях, а также на наем китайцев на эти работы содействовали развитию золотопромышленности и превращению Благовещенска в поставщика товаров и рабочей силы на прииски⁴. Однако, в 1860-х годах основной потенциал для развития города был обеспечен за счет размещения войск и администрации. Среди населения преобладали военные (в 1861 г. - 79,6%, в 1864 г. - 73%, в 1868 г. - 38%)⁵.

Военные посты Владивосток и Хабаровка в 1860-е годы оставались небольшими поселениями, основу населения которых также составляли военные. Несмотря на удачное географическое положение - в удобнейшей бухте залива Петра Великого, подходы к которой прикрыты о. Русским, Владивосток до начала 1870-х годов не был соперником Николаевску-на-Амуре из-за отсутствия дорог, связывавших его с внутренними районами края. В 1868 г. здесь проживало 510 чел., из которых 348 было служащих солдат и матросов с семьями (68,2%). Хабаровка по числу жителей опережала Владивосток (на 1 января 1868 г. - 1032 чел.) из-за большей численности военных: 706 чел. (68,4% населения). Удачное географическое положение ее при слиянии Амура и Уссури, на пересечении дорог из Приамурья в Южно-Уссурийский край, обусловило размещение здесь войск, а впоследствии выбор ее в качестве областного центра и резиденции генерал-

¹ Куртеев К.К. Экономическая роль Владивостока. - Ч.1. Владивосток, как торговый порт // Известия восточного факультета ГДУ. - Т. Вып.1.- Владивосток, 1921. - С.25.

² РГИА ДВ. Ф.87. Оп.1. Д.77. Л.9об.; Ф.1. Оп.1. Д.215. Л.97.

³ РГИА ДВ. Ф.704. Оп.1. Д.28. Л.64-64об.; Д.68. Л.113-114.

⁴ Грум-Гржимайло Г.Г. Описание Амурской области. - СПб., 1894. - С.579.

⁵ РГИА ДВ. Ф.704. Оп.1. Д.11. Л.79-79об.; Д.28. Л.64-64об.; Д.41. Л.3-Зоб; Максимов С. На Востоке. Поездка на Амур. Дорожные заметки и воспоминания. - 2-е изд. - СПб, 1871.- С.196.

губернатора. В 1860-70-е годы она также была центром торговли мехами, скупаемыми у инородцев по Уссури, но с истощением пушных запасов эта торговля почти прекратилась¹.

В 1870 – 1880-е годы началось падение Николаевска-на-Амуре, который не смог воспользоваться выгодами своего положения из-за ряда негативных условий: суровый климат, осложнявший сельскохозяйственное освоение территории, невысокая потребительская емкость города и ближайшей округи, кратковременность навигационного периода, открытость и мелководность бухты, затруднявшие использование его в качестве основного торгового и военного порта. Закономерным в такой ситуации было решение, принятое в феврале 1871 г., о переводе главного порта и всех военно-морских учреждений во Владивосток. Дальнейшее понижение статуса Николаевска произошло в 1880 г., когда областное правление было переведено в Хабаровку, а он остался окружным центром. Утрата военного и административного значения привела к уменьшению численности населения (в 1874 г. – 2246 чел., в 1890 г. – 1523 чел.)², в первую очередь за счет оттока военных. Тем не менее, город продолжал жить, сохраняя значение ввозного порта.

Владивосток, напротив, начал стремительно расти. Здесь были построены портовые сооружения, сюда были переведены мастерские, военные и административные учреждения. По случаю русско-турецкой войны возвели первые земляные батареи на мысах Голдобина, Эгершельда, Бурном, чем было положено начало будущей крепости. Гарнизон к тому времени составлял около 2 тыс. чел. разных родов войск. Начиная с 1870-х годов, по абсолютной численности и темпам прироста населения он быстро обогнал остальные города области, к началу 1880-х его население достигло 9-10 тыс. чел.³. Выделение Владивостока из состава Приморской области в особое Владивостокское военное губернаторство и подчинение военно-морскому управлению дало толчок активизации крепостного и портового строительства: сооружались новые укрепления, достраивались и перевооружались старые. Высокие темпы роста населения были достигнуты за счет притока войск и иммигрантов, нанимавшихся на сезонные работы по портовому и крепостному строительству. В городе на 1 января 1882 г. проживало 7822 чел., из них военных с семьями было 4362 чел. (55,8%) и иммигрантов 1939 чел. (24,8%) (в т.ч. китайцев 1515 чел. (19,4%))⁴.

Толчок развитию Хабаровки дал перевод сюда администрации Приморской области и присвоение ей городского статуса: с конца 1870-х до конца 1880-х ее население увеличилось с 2,5 до 7 тыс. чел. Тем более что почти сразу произошло дальнейшее по-

¹ Пржевальский Н.М. Путешествие в Уссурийском крае. 1867-1869 гг. - Владивосток, 1949.- С.42-43, Алябьев. Далекая Россия. Уссурийский край.- СПб., 1872. - С.19-20; Экономическое состояние городов Сибири. - СПб., 1882. - С.398-399.

² РГИА ДВ. Ф.1. Оп.1. Д.413. Л.189-189об.; Обзор Приморской области за 1889 год. Владивосток, 1891. Л.47об.-48.

³ РГИА ДВ. Ф.1. Оп.1. Д.634. Л.102об.; Д.745. Л.178; Ф.28. Оп.1. Д.88. Л.4об.-5.

⁴ РГИА ДВ. Ф.28. Оп.1. Д.78. Л.41-41об.

вышение статуса города. 16 июня 1884 г. Высочайше утвержденным мнением Государственного Совета о выделении Приамурского края из состава Главного управления Восточной Сибири и учреждением Приамурского генерал-губернаторства г. Хабаровка был назначен его административным центром¹. Главными факторами роста до 1890-х годов оставалось административное и военное значение города. Торговое значение было невелико - снабжение товарами собственного населения и небольшого земледельческого района. Положение города при впадении Уссури в Амур превратило его в пункт, где осуществлялась перегрузка товаров и пассажиров с больших амурских пароходов на мелкосидящие, совершавшие рейсы по Уссури, и с ростом числа судов и перевозимых грузов в Амурском бассейне возросло значение города в качестве речного порта².

Ярким свидетельством того, что только стратегические планы правительства, не подкрепленные другими факторами, не могут дать толчок долговременному развитию города, служит судьба г. Софийска. Он получил городской статус как центр Софийской округи³. Основание его было вызвано идеей создания дороги к нему от залива Де Кастри, открытого для навигации на два месяца дольше Николаевска-на-Амуре. В 1860-70-е годы рост города был обеспечен за счет войск и окружной администрации. В 1868 г. в городе числилось 599 чел. (военных 490 чел. – 82%), в 1874 г. – 1351 (780 чел. – 58%), в 1880 г. – 912 чел. (722 чел. – 79%)⁴.

Идея дороги до Де Кастри вскоре была оставлена, а с переводом управления главного порта во Владивосток и упадком Николаевска, утратил свое значение и Софийск. Некоторое время численность его населения продолжала сохраняться на прежнем уровне, так как в нем квартировал 1-й Восточно-Сибирский линейный батальон, прокладывавший телеграфную просеку до Де Кастри. После ее окончания, в 1880-е годы, батальон был переведен в Южно-Уссурийский край⁵.

В целом Софийск оставался незначительным населенным пунктом, существование которого было тесно связано с численностью размещаемых здесь войск. Получив городской статус как окружной центр, он так и не стал городом в виду малочисленности населения и "ничтожности... в экономическом отношении". В 1880 г., когда Хабаровка стала городом и областным центром, Софийск сохранил за собой статус окружного центра, но ненадолго⁶. Численность его населения уменьшилась в 3-5 раз: в 1881 г. -

¹ Дальний Восток России: из истории системы управления... С.65.

² Головачев П. Россия на Дальнем Востоке. - СПб., 1904. - С.101; Лигин Ю. На Дальнем Востоке. М., 1913. С.89-91, Унтербергер П.Ф. Приморская область. 1856-1898 гг. - СПб., 1900. - С.51.

³ РГИА. Ф.1265. Оп.7. Д.187. Л.1-6; Кабузан В.М. Дальневосточный край в XVII – начале XX вв. Историко-демографический очерк. - М., 1985. - С.57.

⁴ РГИА ДВ. Ф.1. Оп.1. Д.137. Л.63; Д.413. Л.53; Д.745. Л.111.

⁵ Экономическое состояние городских поселений Сибири. - СПб., 1882. - С.401-402.

⁶ РГИА ДВ. Ф.1. Оп.1. Д.6075. л. 7.

320 чел., в 1886 г. - 346, в 1895 – 234 чел.¹ Он окончательно утратил свое значение и превратился в захудалое селение, последствия были закономерными. Законом 29 апреля 1896 г. Софийскую округу переименовали в Хабаровскую, а город Софийск обратили в селение того же наименования². Утрата значения военного и административного центра и отсутствие других факторов для развития привели к утрате городского статуса и превращению в село.

В условиях, когда население региона росло за счет механического притока, важным фактором роста городов выступала переселенческая политика правительства. 26 марта 1861 г. были изданы "Правила для поселения русских и иностранцев в Амурской и Приморской областях", которые определяли льготы переселенцам в сельскую местность и в города (освобождение от рекрутской повинности в течение 10 наборов, от платежа пошлин, государственных повинностей и военных постоев в течение 10 лет). Переселявшиеся в города получали возможность приобретать участки казенной земли для постройки домов и заведений без уплаты пошлин и по льготной цене, а также право повсеместного занятия торгово-промышленной деятельностью. Эти льготы распространялись и на иностранных подданных, что явилось одним из факторов, стимулировавших иммиграцию в регион³.

Несмотря на предоставленные льготы, в 1860-70-е годы переселенческое движение не получило широкого размаха, заселение шло, в основном, за счет притока казаков, регулярных войск. Рассредоточение небольшого населения по неосвоенной территории не было ни необходимым, ни возможным, чем и была обусловлена высокая степень концентрации его в нескольких населенных пунктах, расположенных в стратегически важных точках.

Основными путями движения переселенцев стали реки, поэтому переселение шло преимущественно в Амурскую область (с 1858 по 1882 г. в нее переселилось 8088 крестьян и 10576 казаков, а в Приморскую – 3892 и 5401 соответственно)⁴. В начале 1880-х годов было введено регулярное морское сообщение с Европейской Россией и началось переселение крестьян морем. С 1880 г. регулярными рейсами Добровольного флота дальневосточная окраина была связана с портами Черного моря более удобным и быстрым сообщением, чем путь через Сибирь. В 1881 г. были продлены Правила для поселения, но льготы распространялись теперь только на российских переселенцев⁵. 1 ию-

¹ РГИА ДВ. Ф.1. Оп.1. Д.744. Л.20; Д.620. Л.72-72об.; Д.1012. Л.165; Обзор Приморской области за 1894 год. Б.м., б.г. С.3.

² РГИА ДВ. Ф.1. Оп.1 Д.620. Л.128-129.

³ РГИА. Ф.1315. Оп.1. Д.3. Л.142об.; Кабузан В.М. Дальневосточный край в XVII – начале XX вв. (1640-1917). Историко-демографический очерк. - М., 1985. - С.60; Позняк Т.З. Иностранные подданные в городах Дальнего Востока России (вторая половина XIX – начало XX в. - Владивосток, 2004. - С.53.

⁴ Кабузан В.М. Дальневосточный край в XVII – начале XX вв. (1640-1917). Историко-демографический очерк. - М., 1985. - С.62, 67.

⁵ Позняк Т.З. Иностранные подданные в городах Дальнего Востока России (вторая половина XIX – начало XX в. - Владивосток, 2004. - С.58.

ня 1882 г. был издан закон "О казеннокоштном переселении в Южно-Уссурийский край", согласно которому было решено ежегодно, начиная с 1883 г., переселять морем за счет казны 250 крестьянских семей¹. Это ускорило темпы колонизации Южно-Уссурийского края. С 1883 по 1891 гг. в Амурскую область прибыло 10704 крестьян-переселенцев, а в Приморскую - 15343².

Рост сельскохозяйственного населения оказывал лишь косвенное влияние на развитие городов, большее значение имели законы, направленные на закрепление в регионе чиновников, отставных и отпускных нижних чинов. Согласно высочайше утвержденному 25 июля 1867 г. Положению об устройстве быта отставных и бессрочно-отпускных нижних чинов лица, пожелавшие остаться в крае на постоянное жительство, получали пособие от казны 130 руб³. Закон 1890 г. в случае причисления нижних чинов и их семейств к новым местам жительства распространял на них льготы для переселенцев. В 1893 г. нижним чинам было разрешено оставаться в крае на временное жительство с сохранением права в течение трех лет вернуться на родину за казенный счет, в 1897 г. этот срок был увеличен до пяти лет. В 1896 г. нижним чинам было предоставлено право привозить семьи на казенный счет. Подобные меры стимулировали участие нижних чинов в заселении и освоении края, причем основная масса их предпочитала приписываться в общества мещан дальневосточных городов⁴.

Льготы для чиновников были определены уже с момента образования Приморской области и затем распространены на Амурскую. При переводе на Дальний Восток и при увольнении от службы по выслуге 5 лет чиновнику присваивался следующий чин, предоставлялись прогонные деньги, выплачивался полугодовой оклад жалованья. Всем чиновникам за 10 лет дальневосточной службы полагалась пожизненная пенсия в размере половины жалованья, за 20 лет – полное жалованье пожизненно. В 1886 г. был принят новый закон, который вводил вместо единовременного пособия и амурской пенсии прогрессивные надбавки к жалованью: за каждые 5 лет службы 25% жалованья⁵.

В 1890-х годах началось строительство Уссурийской железной дороги (1891-1897) и КВЖД (1897-1903), имевшее поистине революционное значение для хозяйственного освоения региона. Гигантский объем строительных работ привлек массы рабочих, увеличил значение городов в качестве рынков труда, повлек за собой развитие производства строительных материалов и др. Выросло значение городов, расположенных на железной дороге, в качестве торгово-распределительных и транспортных центров. Уже в

¹ История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. – февраль 1917 г.). - М.: Наука, 1991. - С.232-233.

² Приамурье. Цифры, факты, наблюдения. - М., 1909. - С.852.

³ РГИА ДВ. Ф.28. Оп.1. Д.3. Л.9; Д.541. Л.18-18об.

⁴ Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX – начало XX в. - Владивосток, 2000. - С.17; Кабузан В.М. Дальневосточный край... - С.101.

⁵ Поповичева Ю.Н. Дальневосточное чиновничество во второй половине века.: дис. ... к.и.н. - Владивосток, 2003. - С.58-60.

период сооружения железной дороги резко увеличился грузооборот Владивостокского порта (в 1890 г. было привезено 4,1 млн. пудов грузов, в 1895 г. – 10,5 млн., в 1900 г. – 21,7 (5,1))¹. Хабаровск стал важной перевалочной пристанью на Амуре, пунктом транзита с воды на рельсы и обратно.

Однако тогда же вступили в действие иные факторы. Смещение стратегических интересов России в конце XIX в. в Маньчжурию (строительство двух новых портов - военного Порт-Артура и торгового в г. Дальний, а также КВЖД) стало причиной снижения темпов роста капиталовложений в освоение Приморья и Приамурья².

Железная дорога, связав регион с Европейской Россией более удобным и быстрым сообщением, чем морские перевозки, облегчила переселение. С 1902 г. после окончания строительства КВЖД перевозка крестьян морем прекратилась, и переселенцы двинулись в Приморскую область по железной дороге. Темпы заселения Приморской области были по-прежнему выше, чем Амурской, оставшейся в стороне от железной дороги. За период с 1892 по 1908 г. в Приморскую область прибыло 160319 переселенцев, а в Амурскую область - 55490³.

Таким образом, в 1890-е годы на первый план выходят экономические факторы, изменившееся экономико-географическое положение городов в связи с развитием инфраструктуры, рост торгово-промышленного значения городов. В конце XIX в. увеличилось число городов. Село Никольское, основанное в 1866 г., совместно с возникшим близ него поселком Кетрицево у станции Уссурийской железной дороги, было преобразовано в город Никольск-Уссурийский, согласно высочайше утвержденному Положению Комитета Министров от 3 апреля 1898 г. Выгодное расположение села в центре самой заселенной части области на пересечении дорог, связывавших морское побережье с главными районами земледельческого освоения и по р. Усури с Хабаровском, побудило администрацию края сделать его пунктом расквартирования войск и окружным центром. Уже в 1870-х годах здесь размещался второй по величине в области воинский гарнизон; в начале 1880-х – поселился исправник, открыты окружное полицейское управление, училище, телеграфная и почтовая станции⁴. В 1891 г. военных с семьями числилось 4062 чел или 62% населения, а в 1900 г. - 8158 чел. (45%).

Темпы роста села поражали: если в 1867 г. в нем проживало чуть более 300 чел., в 1891 г. – 6456 чел., а по переписи 1897 г., т.е. незадолго до получения городского статуса – 10868 жителей, оно лишь немного уступало Хабаровску и обогнало Николаевск-

¹ Березовский А.А. К вопросу об экономическом и торгово-промышленном развитии порта и города Владивостока. - Владивосток, 1907. - С.7.

² Слюнин Н.В. Современное положение нашего Дальнего Востока. - СПб., 1908. - С.3.

³ Приамурье. Цифры, факты, наблюдения. -ТМ., 1909. - С.852.

⁴ Муров Г.Т. Люди и нравы Дальнего Востока. От Владивостока до Хабаровска. - Томск, 1901. - С.109-110.

на-Амуре¹. Решающим моментом явилось строительство железной дороги. На станции Кетрицево, одной из крупнейших на Уссурийской железной дороге, располагались главные железнодорожные склады, депо, мастерские. Строительство дороги привлекло массы рабочих, в том числе из Китая. С превращением в город темпы прироста населения увеличились еще больше: в 1900 г. – 18147 чел., а в 1908 г. – 49108 чел.².

В стороне от железной дороги остались два города (Благовещенск и Николаевск). Первый оставался единственным городом в Амурской области и рос за счет прежних источников, как центр снабжения земледельческой округи и приисков, размещения администрации и войск.

С середины 1890-х годов начался новый подъем Николаевска-на-Амуре, число жителей постепенно росло, но уровня 1860-х годов достигло только к концу XIX века (в 1897 г. – 5684 чел.)³. Подъем города был обусловлен экономическими факторами. К началу 1890-х годов рост населения на Нижнем Амуре и в Приамурье и необходимость снабжения его товарами и продовольствием повлекли за собой увеличение объема грузоперевозок через Николаевский порт. Через него шли в основном транзитные грузы, которые следовали дальше по Амуру, лишь небольшая часть их потреблялась в пределах тяготеющего к Николаевску района для нужд рыболовства и золотых приисков⁴.

Кроме того, с середины 1890-х годов началось развитие рыбопромышленности на Нижнем Амуре, особенно с открытием сбыта рыбы на японский рынок; до этого рыболовство носило, в основном, потребительский характер и размер добычи был незначительным: до 1897 г. количество пойманной рыбы не превышало 500 тыс. пудов. Важную роль в развитии рыбного промысла сыграли «Временные правила для производства морского рыбного промысла в территориальных водах Приамурского генерал-губернаторства», разрешившие долгосрочную аренду промысловых участков и установивших налоговые льготы. После 1890-х годов на Амуре появились крупные рыбопромышленники, использовавшие наемный труд, бравшие в аренду рыболовные и рыбозасольные участки и заготавливавшие продукцию на рынок. До 1914 г. добыча рыбы в бассейне составляла 45% общей добычи рыбы в регионе⁵.

Следующим фактором роста города стало развитие золото-

¹ РГИА ДВ. Ф.1. Оп.1. Д.320. Л.21об.-22; Д.1227. Л.66-67; Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Приморская область. Т.76. Тетр.1. - СПб., 1899. - С.10-11.

² Коляда А.С., Кузнецов А.М. Никольск-Уссурийский: штрихи к портрету. - Уссурийск, 1997. - С.102; Обзор Приморской области за 1907 год. - Владивосток, 1908. - Прил.1.

³ Первая всеобщая перепись населения Российской империи. Приморская область - Т.76. Тетр.1.- СПб., 1899. - С.1-3.

⁴ Куртеев Экономическая роль Владивостока. - Ч.1. Владивосток, как торговый порт // Известия восточного факультета ГДУ. - Т. Вып.1. - Владивосток, 1921.- №4. - С. 26-27.

⁵ Мандрик А.Т. История рыбной промышленности российского Дальнего Востока (50-е гг. – 20-е гг. в.). - Владивосток, 1994. - С.31, 47-49; Слюнин Н.В. Современное положение нашего Дальнего Востока. - СПб., 1890. - С.89; Богданов Д. Наши богатства. Промыслы Приморской области, Камчатки и Сахалина. - Владивосток, 1910. - С.53.

промышленности в Николаевском районе и на р. Амгуни в конце 1890-х годов. В городе разместились конторы золотопромышленных компаний, базы снабжения приисковых районов товарами и продовольствием, пункты вербовки рабочих. Эти обстоятельства расширили функциональную роль города и сферы приложения труда, увеличился приток тех категорий населения, которые нашли применение себе в новых отраслях¹.

Заселение и сельскохозяйственное освоение региона, развитие инфраструктуры привело к усилению торгово-транспортного значения городов. Строительство крепостных и портовых сооружений, казенных зданий, железной дороги вызывало экономическое оживление, стимулировало предпринимательство в области торговли, строительства, производство строительных материалов, увеличивало спрос на рабочую силу и приток в города гражданского населения. Основными источниками пополнения населения городов были теперь не только военные, но и мещане, крестьяне и иммигранты. Приток последних (особенно выходцев из Китая, Кореи и Японии) в 1890-е годы резко усилился. Засилье иностранцев, характерное для Владивостока уже в 1870-80-е годы, остальных городов коснулось позднее, во второй половине 1890-х. По данным переписи 1897 г., во Владивостоке иностранные подданные составляли 43,5% населения, в Хабаровске – 26,9%, в Николаевске – 24,5%; а в Никольске-Уссурийском – 27,3%². Важную роль в притоке иммигрантов сыграла политика правительства и отношение региональной администрации к ним. Власть осознавала, что в условиях медленного роста российского населения освоение возможно только с привлечением иностранной рабочей силы и предпринимателей, и города стали главным магнитом для них³.

В годы русско-японской войны (1904 – 1905 гг.) произошел отток гражданского населения и капиталов. Снизились темпы роста Благовещенска, Николаевска, при этом продолжился рост Владивостока, Никольска-Уссурийского, Хабаровска за счет увеличения войск. Например, гарнизон Владивостока, составлявший в начале войны 8650 чел., в конце 1904 г. вырос до 17 – 18 тыс. чел., а в мае 1905 г. насчитывал уже более 50 тыс. солдат⁴. Война вызвала ряд негативных последствий для экономики городов: резко уменьшился грузооборот морских и речных портов, железнодорожных станций, сократилась внутригородская торговля, выросли цены на продовольственные и промышленные то-

¹ Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX – начале XX в. - Владивосток, 2000. - С.66; Пензин И.Д. Хабаровский край. Население. Города. Культура. - Хабаровск, 1988. - С.11-12; Слюнин Н.В. Современное положение нашего Дальнего Востока. - СПб., 1908. - С.105-107.

² Первая Всеобщая перепись населения Российской империи. 1897 г. Амурская область. - Т.72. СПб., 1899.- Тетр.1. - С.14-15; Приморская область. - Т.76. - СПб., 1899. - Тетр.1. - С.40-43.

³ Позняк Т.З. Иностранцы подданные в городах Дальнего Востока России (вторая половина XIX – начало XX в.). - Владивосток, 2004. - С.223-227.

⁴ Вишневицкий В.М. Владивосток в период русско-японской войны (1904-1905 гг.) // Материалы по истории Владивостока. - Кн.1.- Владивосток, 1960. - С.68, 89.

вары, что ухудшило материальное положение и условия жизни населения городов.

В 1906-1907 гг. начался период наиболее бурного развития городов. Проведение Столыпинской аграрной реформы создало условия для массового крестьянского переселения. Закон 1900 г. изменил условия переселения в Приамурье и Приморье: семьи переселенцев вместо прежней нормы получали не свыше 15 дес. земли на каждую мужскую душу, т.е. приоритет был отдан переселению не зажиточных крестьян, формировавших в регионе крепкие хозяйства, а большого количества в основном бедных поселян центральных губерний. В регион усилился приток малоимущих крестьян, часть которых не только обустроивалась на земле, но и искала заработков в городах. Удельный вес крестьян в составе городского населения после русско-японской войны составлял от 20 до 40% населения, в отличие от второй половины XIX в. когда их доля не превышала 10%.

На данном этапе первенство Владивостока стало очевидным и продолжало нарастать. На 1 января 1900 г. число жителей Владивостока без учета гарнизона составило 38 тыс. чел., 1907 г. – 85 тыс., 1914 г. – 99 тыс.¹ После войны с потерей ЮМЖД, Ляодунского полуострова, Порт-Артура значение Владивостока резко возросло: он остался единственным военным и коммерческим портом России на Тихом океане и превратился в транспортный узел общероссийского значения². Он также превратился в крупный промышленный центр региона, если на 1 января 1895 г. в городе было 20 промышленных предприятий с 307 рабочими и суммой производства 219 тыс. руб., то на 1 января 1915 г. – уже 57 с 4035 рабочими и суммой производства в 23, 8 млн. руб.³. Существенное градообразующее значение имели большие объемы строительства и массовый приток рабочих, особенно сезонных. В период строительного сезона (с апреля по октябрь) число китайских иммигрантов в городе достигало 50-100 тыс. чел. Стремительный рост города определялся тем, что он стал многофункциональным центром, удачно соединившим в себе военно-административную, торгово-промышленную и транспортную функции.

Другие города региона отставали от Владивостока. Благовещенск также являлся многофункциональным центром - административным, торговым, промышленным и транспортным. В нем сосредоточилась значительная часть промышленных предприятий Амурской области. По данным 1906 г., из 424 заводов области с общей суммой производства 5,3 млн. руб. в городе располагалось 101 предприятие с производством на сумму более 4 млн.

¹ Обзор Приморской области за 1906 г. - Владивосток, 1907. - Прил.1., Обзор Приморской области за 1913 г. - Владивосток, 1915. - Прил.1.

² Куртеев К.К. Экономическая роль Владивостока. - Ч.1. Владивосток как торговый порт // Известия восточного факультета ГДУ. - Т. Вып.1. - Владивосток, 1921. - №4. - С.32-33.

³ Обзор Приморской области за 1894 год. - Владивосток, 1895. - Прил.2; Обзор Приморской области за 1914 год. - Владивосток, 1915. - Прил.48.

руб.¹. Он был узловым пунктом на Амуре между Сретенском, Хабаровском и Харбином. В навигацию 1907 г. только по Амуру (без р. Зеи) в Благовещенск было доставлено 6 млн. пудов груза и отправлено 3 млн. пудов; 1909 г. – 7,9 и 6,7 млн. пудов соответственно. Он оставался главным поставщиком товаров и рабочей силы для приисковых районов. Уменьшение числа приисков и добычи золота в Амурской области после русско-японской войны не повлияло на грузопоток через Благовещенский порт, эволюция золотопромышленности от ведения дел крупными компаниями к мелкому и среднему предпринимательству и распространение золотничества оказалась особенно выгодна для него². Обороты Благовещенска в 1913 г. достигли 29,8 млн. рублей³.

Несмотря на появление в Амурской области двух новых городов Благовещенск сохранил прежние темпы роста и остался вторым по численности населения на российском Дальнем Востоке. Получение городского статуса и рост Зеи-Пристаней были связаны отчасти с административной ролью, но главным образом с развитием золотопромышленности, Алексеевска – со строительством Амурской железной дороги. Поселение Зейский склад было основано в 1879 г. как база для снабжения Верхнеамурской золотопромышленной компании. 12 марта 1906 г. из поселков Зейская пристань и Заречная слобода был образован город Зея-Пристань – административный центр Зейского горно-полицейского округа. Здесь располагались окружная канцелярия горного инженера, полицейское управление, крестьянский начальник, лесничество⁴. В 1910 г. в городе проживало 5354 чел., в 1916 г. – 5580 чел.⁵. На протяжении рассматриваемого периода основные источники существования оставались неизменными и не давали возможности бурного развития.

Вопрос о необходимости образования в месте пересечения р. Зеи и Амурской железной дороги города с присвоением ему названия Алексеевск был поднят на заседании Комитета по заселению Дальнего Востока 8 марта 1912 г. 22 мая 1912 г. был высочайше утвержден доклад Председателя Совета министров от 19 мая на присвоение ему "наименования Алексеевск в честь наследника цесаревича"⁶. Строительство дороги вызвало приток рабочих, предпринимателей, купивших землю и построивших

¹ Инфантьев П. Новый край (Амурская область). - СПб., 1912. - С.73-75.

² Лигин Ю. На Дальнем Востоке. - М., 1913. - С.69-72, Инфантьев П. Новый край (Амурская область). - СПб., 1912. - С.13-16, 73-75; Унтербергер П.Ф. Приамурский край. 1906-1910 гг. // Записки русского географического общества по отд. статистики. - Т.13. - СПб., 1912. - С.183.

³ Обзор Амурской области за 1910 год. - Благовещенск, 1911. - С.15; Приложение к всеподданнейшему отчету военного губернатора Амурской области за 1912-1913 гг. Благовещенск, 1915. - С.69.

⁴ Летопись Амурской области. - Благовещенск, 1998.- Т.1. С.27, 52; Вольский З. Вся Сибирь. Справочная книга по всем отраслям. - СПб., 1908. - С.357; Собрание узаконений Российской империи. 1906. Отд.1.- №178. - Ст.1094. - С.2097-2098.

⁵ Памятная книжка Амурской области. - Благовещенск, 1911. - С.307; Летопись Амурской области. - Благовещенск, 1998. - Т.1. - С. 63, 73.

⁶ РГИА ДВ. Ф.702. Оп.1. Д.736. Л.30-32.

недвижимость, рассчитывая на дальнейшее развитие города после ввода дороги в эксплуатацию. В 1916 г. в нем проживало 9989 чел.¹.

В начале XX в. довольно быстро росло население Хабаровска, составив в 1900 г. – около 15 тыс. чел, в 1912 г. – 50 тыс., в 1914 г. – 55 тыс. без учета войск². Он стал крупной перевалочной пристанью на Амуре, пунктом транзита с воды на рельсы и обратно, так как грузовой поток,двигающийся по Амуру, получил здесь первый выход на железную дорогу. За 1910 г. в Хабаровский порт прибыло 8 млн. пудов груза и отправлено 3 млн., за 1914 г. – 20,4 и 5,7 млн. пудов груза соответственно³. Значение города в качестве рынка рабочей силы определялось большими масштабами строительства жилых и казенных зданий. Хабаровск не стал крупным промышленным центром области, хотя численность ремесленных и промышленных предприятий и объемы производства за рассматриваемые годы существенно выросли, произошло расширение профиля и укрупнение предприятий. На 1 января 1895 г. в городе было 18 предприятий с 78 рабочими и суммой производства 131 тыс. руб., а на 1 января 1915 г. – 28, с 594 рабочими и суммой производства на 1,5 млн. руб.⁴.

Население Никольска-Уссурийского также росло и в первую очередь за счет гарнизона и иммигрантов: на 1 января 1901 г. в городе проживало 22,7 тыс. чел. (в т.ч. 10,5 тыс. военных с семьями и 5 тыс. иностранцев), на 1 января 1909 г. – 52 тыс. (в т.ч. 20,4 тыс. военных и 12,5 тыс. иностранцев)⁵. Он продолжал расти за счет прежних источников, как один из главных военных пунктов, окружной административный центр, узловая железнодорожная станция. Торговое значение города не ограничивалось внутренним потреблением, он снабжал товарами обширную сельскохозяйственную округу. В городе быстро увеличивалась численность ремесленных и промышленных предприятий, в 1906 г. их насчитывалось 63, а в 1912 г. – уже 286⁶. На железнодорожную станцию Никольска-Уссурийского в 1902 г. было доставлено 8 млн. пудов грузов, отправлено 3 млн., в 1907 г. – 15 и 6 млн., а в 1912 г. – 11 и 4 млн. соответственно⁷.

Первая мировая война, с одной стороны, вызвала отток мужского населения в связи с мобилизацией, усилила несбалансированность развития дальневосточной экономики, с другой стороны, усилила значение дальневосточных портов и Транссибирской железнодорожной магистрали. Владивосток фактически стал

¹ Летопись Амурской области... С.73.

² Обзор Приморской области за 1911 г.- Владивосток, 1912. - Прил.1; Обзор Приморской области за 1913 год.- Владивосток, 1915. - Прил.1.

³ Обзор Приморской области за 1910 год.- Владивосток, 1911.- Прил.23; Обзор Приморской области за 1914 год. - Владивосток, 1915. - Прил.39.

⁴ Обзор Приморской области за 1894 год. - Владивосток, 1895. - Прил.2; Обзор Приморской области за 1914 год. - Владивосток, 1915. - Прил.48.

⁵ Коляда А.С., Кузнецов А.М. Никольск-Уссурийский: штрихи к портрету. - Уссурийск, 1997. -С.113.

⁶ Там же. С.70; 133, 148.

⁷ Калинин В.А. Краткий исторический очерк г. Никольска-Уссурийского. - Никольск-Уссурийский, 1913. - Прил.7.

главнейшим портом России, через который ввозились товары не только для войны, но и для поддержания государственного хозяйства. Грузооборот его в годы войны вырос более чем в 2 раза: уже в 1915 г. было привезено 60,8 млн. пудов грузов, вывезено 33,5 млн. пудов, а в 1916 г. – 128 и 32,3 соответственно¹. Военное значение города уменьшилось: регулярные части были переброшены на фронт, их сменили запасные Сибирские стрелковые полки. Однако численность войск оставалась достаточно большой, к февралю 1917 г. здесь скопилось 46 тыс. военных². Уменьшение численности гражданского населения города из-за мобилизации произошло только по данным на 1 января 1915 г. до 65 тыс. чел. Уже на следующий год это падение было восполнено за счет иммигрантов из соседнего Китая: в 1916 г. численность гражданских жителей составляла 97,5 тыс. чел., в том числе иностранцев – 42,7 тыс. чел.³

Таким образом, на протяжении рассматриваемого периода города дальневосточной окраины в масштабах Российской империи не отличались значительными масштабами. К 1916 г. только Владивосток приблизился к 100 тыс. жителей без учета числа войск, в Хабаровске и Благовещенске, Никольске-Усуйском проживало по 50 – 70 тыс., Николаевск-на-Амуре существенно отставал от них (14,5 тыс. чел. в 1914 г.)⁴. Однако удельный вес городского населения в регионе был сравнительно высоким на протяжении всего рассматриваемого периода, что было обусловлено сосредоточением в них значительных воинских контингентов, относительно слабой заселенностью региона и концентрацией населения в ключевых точках.

Одним из важнейших факторов основания и роста городов явились законодательные инициативы правительства в сфере административно-территориальных преобразований и заселения региона. Города возникли как казачьи станицы и военные посты, места дислокации воинских подразделений. Важную роль в их развитии играли внешнеполитические обстоятельства и удобное географическое положение. Городской статус в ходе административных преобразований в качестве областных или окружных центров получили наиболее удачно расположенные пункты.

Административная и военная функции служили толчком к развитию города, но быстрый подъем был возможен "только при условии возникновения и совершенствования промышленной и торговой функций, иначе город либо переживал застой, либо вообще деградировал"⁵. Это общее правило действовало и для

¹ Куртеев К.К. Экономическая роль Владивостока.- Ч.1. Владивосток как торговый порт // Известия восточного факультета ГДУ. Т. - Вып.1. Владивосток, 1921.- №4. - С.39.

² Зуев В.Н. Сухопутные силы России на Дальнем Востоке в канун октября 1917 г.: структура, дислокация, численность // Гражданская война на Дальнем Востоке России: итоги и уроки.: тез.. докладов и сообщений. - Владивосток, 1992. - С.25-26.

³ Обзор Приморской области за 1914 год. - Владивосток, 1915.- Прил.1; Перепись населения г.Владивостока. - Владивосток, 1916. -С.1.

⁴ Обзор Приморской области за 1913 год. - Владивосток, 1915. - Прил.1.

⁵ Миронов Б.Н. Русский город в 1740-1860-е годы: демографическое, социальное и экономическое развитие. - Л.: Наука, 1990. - С.219.

дальневосточных городов. Успехи сельскохозяйственного освоения, развитие инфраструктуры, возникновение промышленных предприятий в городах и развитие добывающих отраслей промышленности привело к тому, что экономические факторы приобрели если не решающее, то большое значение для их роста. Города региона постепенно приобрели потенциал для развития за счет обеспечения внутренних потребностей продуктами питания, товарами первой необходимости, жильем, услугами образования, здравоохранения и культуры, особенно учитывая высокий процент непроизводительного населения. Они стали значительными торгово-распределительными и транспортными центрами, не только обеспечивавшими свои внутренние потребности и ближайшую округу (приисковые и сельскохозяйственные районы), но и осуществлявшими транзит грузов общероссийского назначения. Города региона стали важнейшим элементом, определившим включение дальневосточной окраины в единое политическое и экономическое пространство Российской империи.

