

ТРАНСПОРТНАЯ СЕТЬ ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА 1860—1880-е годы



Алексей Анатольевич ИЛЛАРИОНОВ, аспирант Института истории ДВО РАН

Транспорт, как известно, является ключевой отраслью и экономики, и государственной жизни. Поэтому от успешной работы этой отрасли на начальной стадии освоения южной части Дальнего Востока зависела судьба региона. Это не преувеличение. Удаленный от Европейской России и Сибири пустынный, необжитый край остро нуждался в коммуникации с давно колонизованными русскими пространствами. Развитие транспорта определялось также географической близостью Китая, Кореи, Японии к российскому Дальнему Востоку. Первоначальная транспортная сеть, включавшая в себя водные и грунтовые пути, появилась в 60—80-е годы XIX в. (затем, с последнего десятилетия XIX в. началось широкомасштабное железнодорожное строительство), географически же прокладывавшиеся пути сообщения на Дальнем Востоке тяготели к наиболее активно заселявшимся южным районам — Приамурью, Приморью, о-ву Сахалин. Этими соображениями определены хронологические и пространственные рамки настоящей статьи.

Следует сказать, что вопросы становления транспортной сети края слабо освещены в литературе. Однако необходимо отметить таких авторов дореволюционного периода, как Б.К. Кукель, Н.П. Забугин, интересовавшихся данной проблемой; позднее эта тематика изучалась В.П. Бянкиным, А.Г. Проскураковой, Л.И. Галлямовой, М.А. Ковальчуком¹. Но глубокого исследования, посвященного данной теме, создано не было. Настоящая статья призвана отчасти восполнить этот пробел.

Строительство и совершенствование путей сообщения на юге Дальнего Востока обеспечило бы успешное решение оборонных и экономических проблем в этой части империи. Основой формировавшейся транспортной сети стал Амур. Он имел стратегическое значение в снабжении населения Амурской и Приморской областей. Почти все грузы сплавлялись из Забайкалья на плотах и деревянных баржах, что было самым дешевым способом транспортировки тяжестей в тех условиях, даже с учетом непроизводительных затрат. Баржи строились наспех, имели подобие ящиков; поскольку фарватер реки был мало изучен, на баржах руководствовались указаниями плывших впереди лодок. Но это мало помогало, быстрым течением реки неповоротливые суда часто сносило на мель. Приходилось тратить время на разгрузку, чтобы снять баржи с мели². Караваны судов, включавшие по несколько десятков плотов и барж, направлялись в Благовещенск и дальше, вниз по реке, шли на Уссури или в Николаевск. В 1860-х годах по Амуру перевозили в основном провиант, скот, строительные материалы. И, конечно, людей. В среднем ежегодно сплавлялось около 500 плотов³.

Паровых судов на Амуре в те годы было немного, начало движению самоходного флота в Амурском бассейне положило легендарное плавание в 1854 г. «Аргунь». Во всеподданнейшем отчете Амурского губернатора за 1860 г. упоминается о семи пароходах — пяти казенных и двух частных, курсировавших в пределах области⁴. Из них два казенных и один частный пароход совершали постоянные рейсы между Николаевском и Благовещенском и от Благовещенска до Сретенска. За последую-

шие три года паровой флот на Амуре вырос вдвое; из 15 пароходов в (1863) девять принадлежали государству, а шесть — частным лицам⁵.

В дальнейшем отмечался рост самоходного флота на Амуре: в 1870 г. число пароходов достигло 25, а в 1885 г. — 56⁶. К 1880-м годам существенно возросла доля частных судов, которых насчитывалось около 40 единиц с общей энерговооруженностью свыше 2 тыс. л. с.⁷ Столь заметный рост частного парового флота объяснялся поощрительными мерами государства — передачей «Товариществу Амурского пароходства» казенных судов в качестве концессионного имущества, но более веская причина заключалась в возросшей золотодобыче в Приамурье. Пароходы обеспечивали доставку людей и грузов в труднодоступные приисковые районы.

Внутренние водные пути позволяли в течение навигации, (хотя и с перерывами) осуществлять сообщение Забайкалья с Амурской областью и частью Приморской, которая тяготела к нижнему течению Амура. Благодаря рекам Усури, Сунгач и оз. Ханка было возможно сообщение со стратегически важным для России Южно-Уссурийским краем. Находясь на стыке границ с Кореей и Маньчжурией, Южно-Уссурийский край он мог стать центром российского влияния в Восточной Азии, к которой тогда было приковано внимание ведущих держав. Обладая несколькими первоклассными гаванями, замерзающими на непродолжительное время, он представлял России самый удобный выход в Тихий океан. С точки зрения хозяйственно-го освоения природные условия здесь были лучшими на всем Дальнем Востоке.

В 1870—1880-х годах сообщение между Хабаровкой и Камнем-Рыболовом по договору с правительством осуществляли не реже четырех раз в месяц пароходы «Товарищества Амурского пароходства»⁸. Локальное значение здесь имела р. Суйфун. По ней на протяжении около 30 км, от Раздольного до Амурского залива, ходили небольшие частные пароходы и сплавлялись баржи.

Кроме уже названных рек в эти годы судоходство развивалось на притоках Амура — Зее (от Благовещенска до Зеи-Пристани на протяжении 636 км) и Буре (от устья до Чекунды — 350 км). Плавание здесь было еще сложнее, и только небольшие пароходы, которые имели малую осадку — не более 2 футов (60 см), могли добраться до приисковых районов, расположенных в верхнем течении рек.

Общая протяженность речных путей, использовавшихся на юге Дальнего Востока к концу 80-х годов XIX в., превышала 4,5 тыс. км. Но транспортная сеть региона не исчерпывалась внутренними водными путями, ведь нередко река существенно «уклонялась» от требуемого направления. Поэтому уже в первые годы русские переселенцы на юге Дальнего Востока начали сооружать начальную сеть грунтовых путей, хотя еще в 1850-х годах возникли проекты железнодорожного строительства на Дальнем Востоке. Известно, что в 1857 г. генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьев предполагал составить проект важнейшей железной дороги от Софийска (на Амуре) до залива Де-Кастри для более удобного соединения главной водной артерии края с океаном⁹. Дороговизна строительства помешала осуществлению проекта. В то же время российское правительство получило несколько предложений от иностранцев. Речь шла о строительстве на заграничные капиталы железнодорожных магистралей от Иркутска (и даже от Нижнего Новгорода) до Татарского пролива. Из стратегических соображений правительство эти предложения отклонило¹⁰.

При формировании транспортной системы региона совершенно сознательно допускался проигрыш в качестве сооружаемых дорог, куда более важным был тогда выигрыш во времени, а значит и дешевизне проектов. Поэтому дорогостоящему и трудоемкому железнодорожному проекту власти предпочли устройство в 1869 г. вьючной тропы от Софийска в направлении Де-Кастри¹¹. Затем в течение десятилетия предпринимались попытки построить до поста Александровского, что был расположен в Де-Кастри, 60-верстную грунтовую дорогу, которую даже предполагалось превратить в шоссе. Но осуществить эти планы до конца так и не удалось.

Бесспорное административное значение приобрели почтовые тракты от Николаевска до Благовещенска и от Хабаровки до Владивостока с ветвью до залива Посьет. Безостановочное движение по этим комбинированным магистральным путям, опиравшимся на речную систему края, возможно было лишь зимой, большей частью по льду. Например, в Амурской области зимний путь пролагался в основном по льду Амура и лишь изредка — берегом для сокращения расстояний. В начале 1860-х годов постоянные дороги (тележные тракты) были накатаны только от Благовещенска на 70 км вверх по Амуре и чуть более, чем на 200 км вниз по его течению¹².

Похожая картина наблюдалась и в Приморской области. Тракт от Хабаровки до Николаевска шел по Амуру, вдоль которого концентрировалось крестьянское население; лишь иногда дорога прокладывалась вне реки. Так, в зиму 1866—1867 гг. гоньба на участке тракта от Николаевска до станции Воскресенской была перенесена на телеграфную просеку (для санной езды этого достаточно), что привело к сокращению числа почтовых станций. Всего их по этому тракту насчитывалось 47¹³.

Остро вопрос дорожного строительства стоял в 1860—1880 гг. в Южно-Уссурийском крае, где размещались крупные военные силы. В оборонных и административных целях необходимо было соединить водную магистраль Амур — Усури — Сунгача — Ханка сухопутными дорогами с южными приграничными и прибрежными районами, в которых сосредоточивались военные посты. В 1866 г. военными служащими под командованием капитана Баранова прокладывается телеграфная просека от станции Буссе (на Усури) до поста Раздольного¹⁴. В 1867 г. от станции Бельцовой до станции Барановой на протяжении 230 км устанавливается колесное движение — расчищается дорожное полотно, устраиваются гати и временные мосты¹⁵. В следующем году по инициативе полковника Тихменева просека от Раздольного продолжается до Никольского и на этом направлении устраивается колесная (грунтовая) дорога¹⁶.

В результате, в 60—70-е годы в Южно-Уссурийском крае была построена колесная дорога, связавшая Раздольный, Никольское и Камень-Рыболов. Основной объем работ выполнили в 1871—1872 гг. нижние чины расквартированного тогда в Камне-Рыболове 3-го Восточно-Сибирского линейного батальона¹⁷. От Раздольного до Никольского дорога шла левым берегом Суйфуна, затем по холмистой местности спускалась к оз. Ханка через долину р. Мо. Она была довольно трудна для проезда, практически не ремонтировалась, а болота и разливы рек, ее пересекавших, на время даже прерывали движение.

Связь вышеназванных пунктов с Владивостоком и Новгородским (в заливе Посьет) вплоть до 1880-х годов осуществлялась лишь по так называемым вьючным трактам. Они были разработаны к концу 1867 г.¹⁸ и позволили открыть круглогодичное движение по всем участкам Южно-Уссурийского тракта (с Усури до Владивостока и Посьета). С 1869 г. на устройство организованного почтового движения в Южно-Уссурийском крае по решению Комитета министров ежегодно выделялось по 24,5 тыс. руб. из государственного земского сбора. Свыше 18 тыс. казенных рублей было потрачено на приобретение лошадей и необходимого для почтовых станций имущества¹⁹.

Устроенная во второй половине XIX в. дорожная сеть с трудом удовлетворяла даже самые необходимые потребности в коммуникациях и нуждалась в дальнейшем развитии. В следующее десятилетие (точнее, с конца 1870-х годов) заметно обострилась международная ситуация; в связи с усилением экспансии западных держав в Восточной Азии, сложными русско-английскими и русско-китайскими отношениями правительство России принимает меры к укреплению российских позиций на Дальнем Востоке. В водах Тихого океана появилась усиленная русская эскадра, больше внимания стало уделяться охране дальневосточных рубежей и укреплению Владивостока — главной морской базы²⁰. Не были проигнорированы и насущные потребности дорожного строительства на Дальнем Востоке.

С точки зрения обороны края важно было связать надежными коммуникациями войска, размещенные во внутренних районах, друг с другом и с морским побережьем. В этом смысле не существовало более серьезной задачи, чем соединение Владивостока с внутренними районами Южно-Уссурийского края. Ведь по примитивному вьючному пути — практически единственной связи Владивостока с остальными населенными пунктами — невозможно было направить подкрепления или транспорты с запасами для войск. А оборона Южно-Уссурийского края в масштабах Дальнего Востока была особо важна. На всем протяжении маньчжурской границы только здесь неприятель сравнительно легко мог проникнуть на российскую территорию²¹.

По распоряжению генерал-губернатора Восточной Сибири Д.Г. Анучина в 1880 г. остаточная сумма ассигнованных на Софийско-Александровскую дорогу средств — почти 113 тыс. руб. — была отпущена на постройку и последующий ремонт грунтовой дороги от Владивостока до Раздольного²². К осени 1881 г. дорогу, силами все тех же военнопослужащих, построили. Нижние чины устраивали дороги споро, но уж слиш-

ком ненадежными, недолговечными они были, почти сразу после постройки приходилось приступать к их ремонту; впрочем, в этом была вина не только военных строителей. Владивостокская дорога, строительством которой заведовал военный инженер, полковник Широков²³, имела ширину около 4 сажень (около 8 м), чего едва хватало для разезда встречных троек; на протяжении пути были вырыты боковые канавы глубиной до 1 аршина (примерно 0,7 м)²⁴. Путь пролегал по пересеченной местности, из-за чего на нем встречались крутые спуски и подъемы. Речки Лянчихэ, Седанка и более мелкие во многих местах пересекали дорогу, здесь устроили деревянные мосты, которых насчитывалось на всем протяжении пути до 40²⁵. Главный недостаток этой спешно устроенной дороги, учитывая ее военное значение, заключался в близкости к берегу Амурского залива. От Владивостока до р. Лянчихэ на протяжении 20 км путь пролегал почти по самому берегу моря, что делало дорогу уязвимой для ударов морского десанта. Однако при всех недостатках она впервые соединила Владивосток с остальной территорией Южно-Уссурийского края и далее, по почтово-му тракту, с Хабаровкой.

Другим безотлагательным делом генерал-губернатор считал постройку колесной дороги из Никольского (важного административного и экономического центра) в долину р. Даубихэ, до урочища Анучино. Сюда из Хабаровки был переведен стрелковый батальон. А так как в Анучине отсутствовали припасы для войск, их снабжение всецело зависело от постройки дороги. В 1883—1884 гг. силами трех батальонов по этому направлению был устроен колесный путь²⁶. В то же время улучшались вьючные тропы до Посъета, устраивались гати по тракту от Раздольного до Камня-Рыболова. Незначительный масштаб дорожно-строительных работ объяснялся недостатком средств.

В Петербурге как будто бы осознавалась важность дорожных работ на юге Дальнего Востока. В 1883 г. МВД запросило у генерал-губернатора Восточной Сибири подробные сведения о необходимых Южно-Уссурийскому краю дорогах. Заседавшее в то время Особое совещание, обсуждавшее военное и политическое положение на побережье Великого океана в Приамурском крае (под председательством генерал-адъютанта графа Баранова), признало необходимым в военных и экономических целях развить там сеть грунтовых дорог²⁷. Это совещание, созданное по повелению Александра III, поручило министру внутренних дел после консультаций с генерал-губернатором и военным министром представить необходимые предложения в Государственный совет. По мнению руководства военного ведомства, сеть главных колесных дорог в Южно-Уссурийском крае должна была иметь следующий вид:

- 1) почтовый тракт от станции Буссе на Усури через Верхне-Романовское и Никольское до Раздольного как самый оптимальный вариант сообщения с Хабаровкой;
- 2) дорога от Никольского к Полтавскому караулу, что на границе с Маньчжурией;
- 3) от Раздольного к заливу Посъет;
- 4) от Посъета к Хунчунскому караулу и корейской границе на р. Тюмень-Ула;
- 5) от Углового через р. Майхэ по р. Цемухэ в долину р. Сучан;
- 6) с верхнего Сучана в долину Верхней Усури;
- 7) от залива Ольга в долину Верхней Усури²⁸.

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

В Петербурге ожидали предложений Анучина, лучше знавшего нужды Дальнего Востока. Свои идеи по данному вопросу генерал-губернатор Восточной Сибири оформил в особой записке, которую направил в ноябре 1883 г. министру внутренних дел и начальнику Главного штаба²⁹.

Магистрالی, связующей Южно-Уссурийский край с Хабаровкой, Анучин также уделил внимание. По его словам, следовало строить «хорошую колесную дорогу» от Посъета через все штаб-квартиры войск Посъетского района на Раздольное, Никольское, Анучино до станции Графская на Усури и дальше до Хабаровки. Таким грунтовым путем можно было достичь круглогодичного надежного сообщения между самыми важными пунктами — Владивостоком, заливом Посъет и Хабаровкой. При этом автор записки подчеркивал и недостатки существовавшего пути: ледоход, обмеление рек и др. Магистраль предлагалось строить поэтапно. Наиболее важным был 175-верстный участок от Посъета до Раздольного.

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

В проектированной Анучиным дорожной сети были намечены и те тракты, которые имели значение не только для военных сообщений, но и для экономического оживления края. Такой, например, являлась задуманная Дмитрием Гавриловичем дорога от Анучино по рекам Лефу и Майхэ к Угловому. Необходимо отметить, что юг Уссурийского края был пересечен рядом троп, протоптанных китайцами-промысловиками (манзами). Одну из них предлагалось обратить в удобную для проезда дорогу. При этом не только сокращался на целый переход путь войск с главного почтового тракта во Владивосток в сравнении с дорогой через Никольское, но и возникало сообщение таких центров потребления продовольствия, как Владивосток, Никольское, Анучино с долинами Лефу и Майхэ, которые начали заселять русские крестьяне. Предложенная генерал-губернатором сеть колесных дорог имела протяженность около 1 800 км³⁰. Относительно некоторых из них, намеченных военным министерством, Анучин замечал, что они уже достаточно накатаны благодаря интенсивному движению и по ним возможна езда в четырехколесных повозках. Поэтому потребность в специальных земляных работах отсутствовала. Таковы были, например, тракты к Полтавскому караулу и корейской границе.

Рассматривая возможные способы постройки дорог, опираясь на опыт дорожного строительства в крае, генерал-губернатор скептически отзывался о привлечении местного населения к работам в виде натуральной повинности. Куда более эффективным в условиях Дальнего Востока, с его редким и бедным населением ему представлялось использование труда военнотружущих за достойное вознаграждение. Впрочем, Анучин не отрицал целесообразность и обязательного наряда на дорожные работы местного населения, и найма рабочих.

Далеко не вся намеченная дорожная сеть была в итоге осуществлена. Те же тракты, что появились в Южно-Уссурийском крае до конца 1880-х годов, в основном устраивались местными крестьянами. Проселочная дорога связала селения Осиновка и Спасское. Тележный тракт от Раздольного до Новокиевска протяженностью 170 км был накатан в 1887—1888 гг., подобный путь от станции Подгородной (под Владивостоком) в долину Майхэ до Шкотова появился в 1889 г.³¹. Эти дороги (помимо административного) имели крупное хозяйственное значение, связав удаленные земледельческие районы с уже существовавшей транспортной сетью. К концу 80-х годов XIX в. Южно-Уссурийский край был лучше обеспечен грунтовыми путями, чем остальная территория Приамурского генерал-губернаторства, протяженность сети колесных дорог в крае превысила 900 км. На всем пространстве от Посыета до оз. Ханка, как и до Владивостока, можно было путешествовать в экипаже по вполне проезжей почтовой дороге³².

В Амурской области, естественные условия которой тоже немало препятствовали дорожному делу, между многими населенными пунктами отсутствовали даже простейшие проселки. Почтовый тракт от станции Покровской до Хабаровки (протяженностью 1 764 км) накатывался телегами, кроме того, значительную часть пути (952 км) даже в сухую погоду можно было преодолеть только вьюком³³. Как и в северных округах соседней Приморской области, в отдаленные местности грузы доставлялись лишь по вьючным тропам. Выручали, но только отчасти, зимники. Один из них тянулся от станции Черняевой более 240 км по тайге в приисковые районы на Зее; другой путь прокладывался на протяжении 530 км по льду Буреи до р. Умалты, от которой к ниманским приискам вела горная дорога длиной свыше 90 км³⁴.

Пренебрегая долгое время постоянным сообщением с Охотско-Камчатским районом, правительство ссылалось на пустынную этого края, на труднодоступность его и большие издержки содержания транспортных линий. В отношении Сахалина власти проявляли большую заинтересованность, не только из-за его сравнительной близости, но, в частности, потому, что там еще в 50-х годах XIX в. были открыты залежи каменного угля, и это немало способствовало развитию парового судоходства на Дальнем Востоке. Особые виды на Сахалин были у МВД. Если в течение навигации сообщение материка с островом осуществлялось водным транспортом, то зимой оно прерывалось. Установление регулярной и круглогодичного сообщения с Сахалином было задачей государственного значения.

В конце 1870-х годов администрация Приморской области поставила перед генерал-губернатором Восточной Сибири вопрос об учреждении зимнего почтового сообщения на собаках между Николаевском и Сахалином³⁵. Путь от Николаевска до поста Дуэ на севере Сахалина протяженностью 360 км пролегал по лиману Амура и берегу Татарского пролива и прокладывался далее по западному побережью острова. Кроме каюра-проводника и одного пассажира на нарте можно было разместить до четырех пудов груза.

В 1880 г. принимается решение об отпуске средств на регулярное зимнее движение через Татарский пролив³⁶, что сыграло свою роль в закреплении Сахалина за Россией. На острове, как и повсюду на Дальнем Востоке, испытывался острый недостаток в сухопутных дорогах, что отрицательно сказывалось на его хозяйственном освоении.

Важной составляющей формировавшейся транспортной сети юга Дальнего Востока были морские коммуникации. Спорадические рейсы между Владивостоком и Николаевском осуществляли первоначально транспорты Сибирской флотилии, что обходилось казне довольно дорого, с одной стороны, и не удовлетворяло растущих потребностей края — с другой.

В 1875 г. при Морском министерстве создается особая комиссия для обсуждения вопроса об установлении российскими частными компаниями пароходного сообщения в Приморской области. Заинтересованность государства подчеркивалась готовностью оказать контрагентам финансовую поддержку в виде поощрительной помильной платы.

Кроме северной линии, связавшей Владивосток с портами Охотского моря и Камчаткой, важными для развития дальневосточного края были признаны линии по Татарскому проливу от Владивостока до Николаевска, заграничная линия Владивосток — Ханькоу, по заливу Петра Великого от Владивостока до Посъета³⁷.

Контракты на содержание регулярных каботажных рейсов на юге Дальнего Востока, заключенные в 1870-х годах с русскими компаниями, были аннулированы из-за несостоятельности контрагентов казны, поэтому до начала 1880-х годов эти сообщения поддерживались случайными иностранными судами. Затем на данных линиях стали работать пароходы транспортной фирмы М.Г. Шевелева. Они курсировали по заливу Петра Великого, доставляя пассажиров и грузы в Посъет, Шкотово, Речной (в устье Суйфуна), Мангугай, Славянку, заливы Восток и Америка. В рейсах по Татарскому проливу пароход Шевелева посещал залив Ольга, Корсаков, Императорскую гавань, Дуэ, Де-Кастри, Николаевск-на-Амуре. В течение навигации между важнейшими портами Владивостоком и Николаевском совершалось шесть обязательных рейсов³⁸.

Никакие искусственные барьеры, установленные местными властями, не могли ограничить засилья китайских и корейских перевозчиков. Парусный каботаж на юге Приморской области был всецело в их руках. Особенно много корейских лодок курсировало между Владивостоком и селами Посъетского участка. В 1886 г. во Владивостоке на различных работах было занято свыше 1 тыс. корейцев, часть их нашли применение своим силам на транспорте: для доставки грузов морем использовались 78 больших и малых шаланд³⁹.

В итоге в 1860—1880-е годы XIX в. на российском Дальнем Востоке формируется начальная транспортная сеть, совершенствуются средства доставки людей и грузов. Многие тогда определялись той поспешностью, с которой Россия занимала Приморский край. Поэтому главная задача, которую решало государство, — выиграть во времени, создавая на Дальнем Востоке полнокровную транспортную систему — была продиктована политическими соображениями. При этом неизбежно в жертву приносилось качество сооружаемой транспортной сети. Преимущество было отдано устройству комбинированных путей сообщения, требовавших к тому же наименьших денежных и трудовых затрат. Эти магистрали связали главные пункты Дальнего Востока — Благовещенск, Хабаровку, Николаевск, Владивосток. Включая крупные реки и грунтовые пути, лишь изредка специально построенные, а в основном накатанные повозками, такие дороги по общероссийской классификации относились к путям сообщения государственного и губернского значения; что ж до дорог местного значения, тех, которые связывали населенные пункты в отдельно взятой округе, — их на Дальнем Востоке катастрофически не хватало. Это было важнейшим препятствием для успешного освоения региона.

Транспортная сеть не устранила оторванности Дальнего Востока от основных центров России, а значит, и стратегическая задача — сохранить этот богатый, перспективный край, укрепить в нем свои позиции — по-прежнему оставалась для россиян актуальной. Это ставило на повестку дня вопрос о новом подходе к решению транспортных проблем Дальнего Востока.

- ¹ Кукель Б.К. Из истории присоединения Приамурского края // Исторический вестник. 1896. Т. 65. Кн. 9. С. 662—683; Забугин Н.П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. СПб., 1896; Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке в эпоху капитализма и первые годы советской власти (1860—1925 гг.): Дис. ... канд. ист. наук. Владивосток, 1978; Проскуракова А.Г. Этапы формирования и развития транспортной системы Дальнего Востока // Ретроспективный анализ экономики Дальнего Востока. Владивосток, 1982. С. 102—115; Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение Дальнего Востока во второй половине XIX — начале XX в. // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. Владивосток, 1989. С. 110—122; Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. — июнь 1941 г.). Хабаровск, 1997.
- ² Кукель Б.К. Из истории присоединения... С. 663.
- ³ РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 11. Л. 27; Д. 26. Л. 27.
- ⁴ Там же. Д. 11. Л. 27.
- ⁵ Там же. Д. 26. Л. 25.
- ⁶ Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение... С. 111.
- ⁷ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 532. Ч. I. Л. 35, 35 об.
- ⁸ Там же. Д. 535. Л. 170, 170 об.
- ⁹ Алексеев А.И., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. — 1917 г.). М., 1989. С. 62.
- ¹⁰ Там же. С. 63; Щebenьков В.Г. К вопросу о присоединении к России Приамурского края // Материалы по истории Владивостока. Владивосток, 1960. Кн. 1. С. 9.
- ¹¹ РГИА ДВ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 22. Л. 2.
- ¹² Там же. Ф. 704. Оп. 1. Д. 11. Л. 12 об.
- ¹³ Там же. Ф. 1. Оп. 1. Д. 96. Л. 1—10б, 46—49.
- ¹⁴ Владивосток: Штрихи к портрету. Владивосток, 1985. С. 21.
- ¹⁵ РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 31. Л. 15.
- ¹⁶ Владивосток: Штрихи к портрету. С. 22.
- ¹⁷ Маршрут для цесаревича: Док. и материалы. Владивосток, 2001. С. 16.
- ¹⁸ РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 31. Л. 15, 16 об.
- ¹⁹ Там же. Ф. 701. Оп. 1. Д. 123. Л. 48 об.
- ²⁰ Сергеев О.И. Казачество на русском Дальнем Востоке в XVII—XIX в. М., 1983. С. 62.
- ²¹ Максимов А.Я. Уссурийский край: Заметки и очерки // Русский вестн. 1888. Т. 197. № 8. С. 250.
- ²² РГИА ДВ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 105. Л. 14.
- ²³ Маршрут для цесаревича... С. 13.
- ²⁴ РГИА ДВ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 105. Л. 43.
- ²⁵ Там же. Л. 44.
- ²⁶ Там же. Л. 14; Маршрут для цесаревича... С. 19.
- ²⁷ РГИА ДВ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 105. Л. 2.
- ²⁸ Там же. Л. 4, 5.
- ²⁹ Там же. Л. 11.
- ³⁰ Там же. Л. 19.
- ³¹ Маршрут для цесаревича... С. 14, 16.
- ³² Краткий очерк Приамурского края. Хабаровка, 1891. С. 27—28.
- ³³ Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение... С. 110; РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 181. Л. 63.
- ³⁴ РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 123. Л. 88.
- ³⁵ Там же. Ф. 702. Оп. 2. Д. 537. Л. 1.
- ³⁶ Там же. Л. 55.
- ³⁷ Там же. Д. 547. Л. 24 об.
- ³⁸ Там же. Д. 553. Л. 2 об., 5.
- ³⁹ Петров А.И. Формирование корейского населения и его хозяйственная деятельность на территории русского Дальнего Востока. 1864 — февраль 1917 г. Владивосток, 1987. С. 34.

Summary: A post-graduate student of the Institute of History Alexey Illarionov represents an interesting article for publication about a key branch of economy of the end of the XIX century — transport net. This article is called «Transport net of the South of the Far East».