

## САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ РАБОТА № 2 (2 часа)

Учебная дисциплина «История Приморья»

гр. 4.2.

(30 марта – 03 апреля 2020 г.)

1. Прочитать текст по теме: **Приморье во второй половине XIX в.**
2. Составить и написать опорный конспект.
3. Ответить на вопросы и выполнить задания.

### ПРИМОРЬЕ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в.

#### ДАЛЬНИЙ ВОСТОК РОССИИ В ПОРЕФОРМЕННЫЙ ПЕРИОД: АДМИНИСТРАТИВНО-ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ДЕЛЕНИЕ И НАСЕЛЕНИЕ

##### Исторические условия развития Дальнего Востока во второй половине XIX в.

В середине XIX в. южная часть Дальнего Востока окончательно вошла в состав Российской империи. Для страны это было переломное время. Отмена крепостного права и последовавшие за ней буржуазные реформы способствовали превращению феодальной монархии в буржуазную, проложили дорогу к утверждению в России капиталистических отношений.

Социально-экономическое развитие Дальнего Востока в этот период имело свои особенности. Буржуазные реформы 1860-1870 гг. слабо коснулись дальневосточной окраины. Лишь в 90-е годы здесь стали осуществляться судебная реформа и «Городовое положение», да и то не полностью, а земство в крае вообще не было введено. Царское правительство и российская буржуазия рассматривали окраины страны, в том числе Дальний Восток, прежде всего как район сбыта готовой продукции, источник сырьевых ресурсов и зону сельскохозяйственной колонизации. Промышленному развитию этих территорий уделялось незначительное внимание. Лишь в последнее десятилетие XIX в. отношение к ним стало пересматриваться.

##### Административно-территориальное деление

На протяжении второй половины XIX в. административно-территориальное деление Дальнего Востока неоднократно менялось. До середины 80-х годов дальневосточные области (Забайкальская, Приморская и Амурская) входили в состав Восточно-Сибирского генерал-губернаторства, центром которого был Иркутск.

Забайкальская область была образована в 1851 г. с центром в городе Чите. Созданная в 1856 г., еще до окончательного разграничения земель с Китаем, Приморская область первоначально охватывала территорию Нижнего Амура, Камчатки и Сахалина. В 1858 г. в ее состав был включен Охотский округ, а с 1860 г. – и территория современного Приморья. Центром Приморской области в это время был город Николаевск-на-Амуре. В 1858 г. была образована также Амурская область с центром в городе Благовещенске.

В 1871 г. было принято решение о перенесении главного военно-морского порта на Тихом океане из Николаевска-на-Амуре во Владивосток. В 1880 г. во Владивостоке было образовано особое военное губернаторство, просуществовавшее до 1888 г.

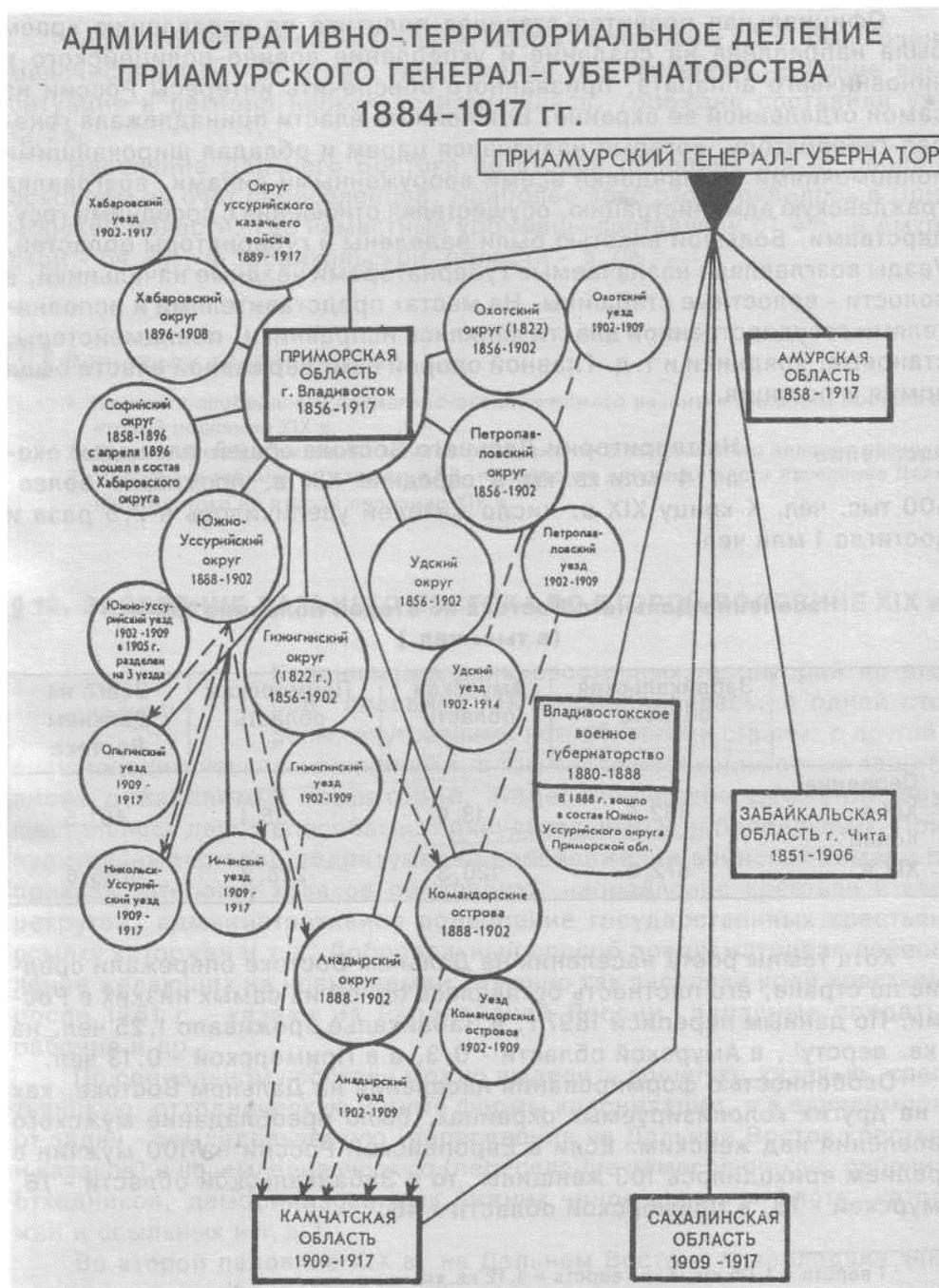
В 80-х годах в связи с успехами в освоении дальневосточных земель, увеличением населения, развитием хозяйства, с одной стороны, и усилением экспансии<sup>1</sup> западных держав в Восточной Азии – с другой, правительство России признало необходимым укрепить здесь аппарат управления. В 1884 г. было создано Приамурское генерал-губернаторство. В его состав из Восточно-Сибирского были переданы Забайкальская, Амурская и Приморская (южная часть которой называлась Южно-Уссурийским краем) области и Владивостокское военное губернаторство. Центром нового генерал-губернаторства стала Хабаровка (с 1893 г. – город Хабаровск), а Приморской области с 1890 г. – город Владивосток.

В административном отношении Приморская область делилась на два уезда – Южно-Уссурийский и Хабаровский, состоящие из волостей и селений. Кроме того, на правах военно-административной единицы в Приморскую область было включено Уссурийское казачье войско.

---

<sup>1</sup> Экспансия – от латинского *expansio* (расширение, распространение). Может иметь экономический, военно-политический характер. Осуществляется путем экономической борьбы за выгодные сферы приложения капитала, источники сырья и рынки сбыта, а также дипломатическим давлением на менее развитые страны, военной интервенцией.

Уссурийское казачье войско, самое молодое из 11 казачьих войск России, было оформлено в качестве самостоятельного в 1889 г. Оно образовалось из Уссурийского пешего казачьего батальона, входившего в состав созданного еще в 1858г. Амурского казачьего войска. Территория Уссурийского казачьего войска делилась на станичные округа. В 1889 г. таких округов было 4: Казакевичевский, Козловский, Платоно-Александровский и Полтавский. В 1899 г. из Козловского округа был выделен Донской. К 1917 г. станичных округов в войске было уже 6. Войсковое правление располагалось в городе Владивостоке.



Официальная правительственная политика по управлению краем была направлена на создание и укрепление военно-полицейского и чиновничьего аппарата, призванного обеспечить интересы России на самой отдаленной ее окраине. Вся полнота власти принадлежала генерал-губернатору, который назначался царем и обладал широчайшими полномочиями: командовал всеми вооруженными силами, возглавлял гражданскую администрацию, осуществлял отношения с соседними государствами. Большой властью были наделены и губернаторы областей. Уезды возглавляли назначаемые губернаторами уездные начальники, а волости - волостные старшины. На местах представителями и исполнителями государственной власти являлись исправники, полицмейстеры, становые, урядники и т.д. Главной опорой самодержавной власти были армия и полиция.

## Население

На территории Дальнего Востока общей площадью около 4 млн кв. км в середине XIX в. проживало более 400 тыс. чел. К концу XIX в. число жителей увеличилось в 2,5 раза и достигло 1 млн чел.

### Население Дальнего Востока во второй половине XIX в. (в тыс. чел.)

	Забайкальская область	Амурская область	Приморская область	Всего на Дальнем Востоке
Середина XIX в.	352,5	13,9	35,1	401,5
Конец XIX в.	672,0	120,3	223,3	1015,6

Хотя темпы роста населения на Дальнем Востоке опережали средние по стране, его плотность оставалась одной из самых низких в России. По данным переписи 1897 г. в Забайкалье проживало 1,25 чел. на 1 кв. версту<sup>1</sup>, в Амурской области – 0,3, а в Приморской – 0,13 чел.

Особенностью формирования населения на Дальнем Востоке, как и на других колонизируемых окраинах, было преобладание мужского населения над женским. Если в Европейской России на 100 мужчин в среднем приходилось 103 женщины, то в Забайкальской области - 76, Амурской - 75, в Приморской области – 46.

Городское население на Дальнем Востоке в середине XIX в. было очень малочисленным – 27,6 тыс. чел. (менее 10% жителей). В конце века ситуация в регионе несколько изменилась: горожане составили уже 12,7%.

Население Дальнего Востока во второй половине XIX в. росло в основном за счет переселенцев. Наиболее ярко это проявилось в Приморской области, где неместные уроженцы составляли 61,4%, в Амурской – 54,3%, в Забайкальской области – 6,7%.

### ЗАСЕЛЕНИЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в.

#### Характер колонизации

Колонизация дальневосточных территорий во второй половине XIX в. определялась, с одной стороны, внутренними потребностями страны, с другой – внешнеполитическими причинами, в том числе необходимостью защиты вновь осваиваемых территорий. Переселенческое движение осуществлялось двумя способами: принудительным и добровольным. Принудительный способ подразумевал передвижение воинских команд по приказу, отправку казаков по жребию, направление крестьян в счет рекрутов, административное водворение государственных крестьян, ссылку каторжан и т.д. Добровольный способ предусматривал переселение желающих на новые земли. Именно так заселяли край крестьяне после 1861 г., казаки из Европейской России, запасные солдаты, рабочие и др.

По социальному составу можно выделить военную, казачью, крестьянскую, отходническую и иные формы колонизации, а в зависимости от задач – земледельческую (переселение на Дальний Восток крестьян и казаков) и неземледельческую (переселение ремесленников, рабочих-отходников, демобилизованных нижних чинов армии и флота, каторжан и ссыльных и т.д.).

Во второй половине XIX в. на Дальнем Востоке преобладала земледельческая колонизация.

#### Военная и казачья колонизация Приморья

Первыми переселенцами на юге Дальнего Востока были военные и казаки. В начале 50-х годов XIX в. на Нижнем Амуре военными моряками и солдатами были организованы военные посты; в 1855 г. забайкальские казаки основали вблизи Мариинского поста первую казачью станицу – Сучи.

В Приморье военные посты возникли в 1859 г. – на берегу озера Ханки (Турий Рог) и в бухте Св.Ольги. В 1860 г. солдаты 3-го линейного батальона образовали посты в бухте Новгородской, в районе современных поселков Раздольное, Угловое и других местах. 20 июня 1860 г. на военном транспорте «Манджур» в бухту Золотой Рог были доставлены солдаты 4-го линейного батальона во главе с прапорщиком Комаровым. Они и основали военный пост Владивосток.

<sup>1</sup> 1 верста = 1,06 км; 1 кв. верста = 1,12 кв. км.

Особое место в заселении края принадлежало казакам. Перед ними ставились две важнейшие задачи: хозяйственное освоение новых земель и их оборона. Первые казачьи поселки в Приморье возникли на реке Уссури в 1859 г. – Верхне-Михайловский, Графский, Ильинский, Княжеский и др. Их основали казаки, зачисленные в Уссурийский пеший батальон Амурского казачьего войска.

К формированию этого войска приступили с 1855 г., переселяя на Амур, а затем и на Уссури казаков из Забайкалья. К 1862 г. на Амуре и Уссури обосновалось около 14 тыс. конных и пеших казаков-забайкальцев. Это позволило создать самостоятельное Амурское казачье войско.

На реке Уссури было основано 29 казачьих станиц и поселков. В 1879 г. часть казаков выехала в Южное Приморье, где в пограничной полосе южнее озера Ханки возникло 10 новых поселков.

В 1895 г. началось переселение на Дальний Восток из казачьих войск Европейской России. Причиной этого переселения стало строительство Уссурийского участка Сибирской железной дороги (Транссиба) и необходимость его охраны. За 5 лет на Дальний Восток, главным образом в Уссурийское казачье войско, прибыло более 5 тыс. чел. Это переселение продолжалось и в начале XX в.

### **Переселение крестьян в Приморье**

С отменой крепостного права в России наступила эпоха массовых переселений крестьян на восток, где имелись большие площади свободных для разработки земель. 26 марта 1861 г. решением российского правительства Амурская и Приморская области были объявлены открытыми для заселения крестьянами, не имеющими земли, и предприимчивыми людьми всех сословий, желающими переселиться за свой счет. Переселенцам отводился в бесплатное пользование участок земли до 100 десятин на каждое семейство. Они навсегда освобождались от подушной подати и на 10 лет – от рекрутской повинности. За плату (3 руб. за десятину) поселенцы могли дополнительно приобретать землю в частную собственность. С небольшими изменениями эти Правила действовали до начала XX в. Именно в это сорокалетие, с 1861 по 1900 г., образовался самый зажиточный слой сельского населения Дальнего Востока – крестьяне-старожилы.

В крестьянском переселенческом движении пореформенной эпохи в Приморье можно выделить два периода.

В первый период (1861-1881 гг.) основным было сухопутное переселение крестьян главным образом из губерний и областей Европейской и Азиатской России: Астраханской, Воронежской, Вятской, Калужской, Тамбовской, Тобольской, Иркутской и др. Роль украинских и белорусских губерний в переселенческом движении была невелика.



**Переселенцы на берегу бухты Ольги. 1890 г.**

Второй период крестьянских переселений (1882-1900 гг.) связан с установлением регулярного морского сообщения Дальнего Востока с Европейской Россией. Создание Добровольного флота имело огромное значение для развития Дальнего Востока и Южно-Уссурийского края.

К 1878 г. стало ясно, что России необходимо иметь крейсерный флот, который мог бы удовлетворять в мирное время нужды торговли и промышленности, а в случае военных действий вести войну на море.

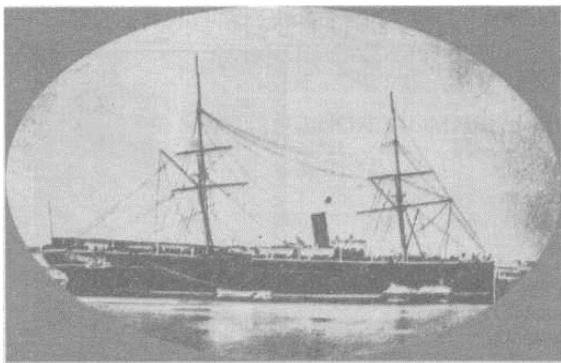
У правительства не было средств на приобретение крейсеров, поэтому было решено собрать деньги путем частных пожертвований.

Родилось и название будущего флота – «Патриотический народный Добровольный флот», в дальнейшем он стал называться Добровольный флот.

Суда новой организации должны были использоваться для пароходных линий на Дальний Восток.

1880 год вошел в историю русского мореплавания как год установления регулярных грузопассажирских рейсов отечественных судов из Европейской России на Дальний Восток.

12 апреля 1880 г. пароход «Москва» прибыл из Одессы во Владивосток. Жители города устроили пароходу торжественную встречу. Историки русского флота высоко оценивали значение этого события: «На долю Добровольного флота выпала честь совершить крупный переворот в нашей торговле с Дальним Востоком путем установления прямых морских перевозок на русских пароходах русских товаров на Восток...»



Транспорт «Москва» – одно из первых судов Добровольного флота, пришедших на Дальний Восток

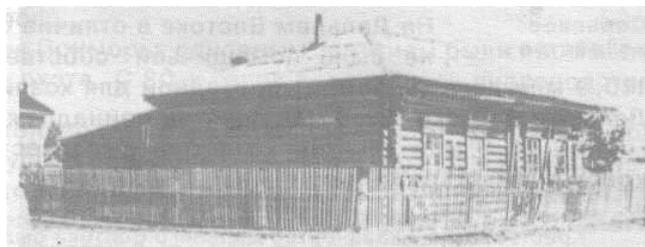
1 июня 1882 г. был издан закон «О казенно-коштном переселении в Южно-Уссурийский край», согласно которому из Европейской России ежегодно должны были переселяться морем за счет казны 250 семей крестьян. Преимущество отдавалось жителям Левобережной Украины, сильно страдавшим от малоземелья.

Сухопутное переселение было особенно трудным. Переселенцы добирались до новых мест жительства 2-3 года, часто останавливаясь из-за болезней, непогоды, в поисках заработка.

Один из современников писал: «Испытания, которым подвергались наши первые переселенцы в своем далеком горестном путешествии, были несправедливо жестокие... Невольно приходишь в содрогание от тех невыносимых страданий, которые вынесли на своих плечах наши пионеры Дальнего Востока».

Морские, а затем и железнодорожные перевозки сократили время пути до 2-3 месяцев. Но участь переселенцев по-прежнему была тяжелой: большая скученность на судах и в вагонах, скудное питание, болезни, высокая смертность.

Наряду с переселением крестьян и казаков, участвовавших в земледельческой колонизации, развивалась и неземледельческая колонизация. В 90-е годы начинает практиковаться массовое контрактование квалифицированных рабочих в Европейской России. На строительство Уссурийской железной дороги было привезено 850 рабочих. Администрация Владивостокского порта таким образом нанимала мастеровых с Невского и Балтийского заводов Петербурга, доставляла специалистов из Севастополя, Воткинска, Москвы, Одессы, Екатеринослава, Нижнего Тагила и др.



Дом зажиточного крестьянина-переселенца 90-х годов XIX в.

На Дальнем Востоке с его большой концентрацией войск ежегодно увольнялись в запас тысячи солдат и матросов. В 1893 г. был принят закон, предоставлявший им ряд льгот. Уже через четыре года в Приамурском генерал-губернаторстве насчитывалось более 15 тыс. запасных, оставшихся на постоянное жительство.

Царская администрация рассматривала каторгу и ссылку как еще одну форму колонизации. В Амурскую область и Южно-Уссурийский край ссыльные прибывали из Забайкалья и с Сахалина. В 1900 г. в Приамурском крае проживало более 35 тыс. ссыльных, из них в Приморье – 4 тыс., т.е. 1,4% населения области.

### **Итоги заселения региона**

В пореформенный период на Дальний Восток прибыло более 116 тыс. чел., из них крестьян - 95 тыс. (81,8%), казаков – до 10 тыс. (9%), неземледельческого населения – более 10 тыс. (9,2%). Обратного возвращалось не более 2% переселенцев. В Приморье переселилось 69 тыс. чел., в том числе 59 тыс. крестьян и около 8 тыс. казаков. Таким образом, во второй половине XIX в. земледельческая колонизация имела определяющее значение.

## **ХОЗЯЙСТВЕННОЕ ОСВОЕНИЕ ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

### **Сельское хозяйство**

На Дальнем Востоке в отличие от Европейской России не было помещичьей собственности на землю. Из 140,9 млн десятин земли, пригодной для хозяйственного освоения на Дальнем Востоке, 22,5 млн десятин принадлежало императорской фамилии, 23,9 млн десятин – местному казачеству, 4,8 млн десятин – крестьянам-старожилам.

*Крестьянство и казачество Дальнего Востока были обеспечены землей лучше, чем в европейской части страны. Если там крестьянский двор в среднем имел 11,1 десятины надела, то в Амурской области – 93,9 десятины, в Приморской – 60,4 десятины. На душу мужского пола в Забайкальском казачьем войске приходилось 40,9 десятины, в Амурском – 48,2, в Уссурийском – 47,9 десятины. В то же время в казачьих войсках Европейской России душевые наделы были значительно меньше: в Терском – 16,5 десятины, Донском – 14,7, Кубанском – 8,2 десятины.*

Земледелие в Приморье развивалось под влиянием земледельческой культуры Европейской России и Сибири. Переселившиеся крестьяне и казаки использовали привычные приемы обработки земли и орудия труда, но в местных условиях они изменялись и совершенствовались.

В 60-80-е годы XIX в. в Приморье преобладала залежная система полеводства: участок земли распахивался 6-8 лет до полного истощения, затем его оставляли и принимались за разработку нового. В конце XIX в. появились хозяйства, применявшие паровую систему земледелия с трех- и четырехпольным севооборотами.

В крестьянских и казачьих хозяйствах использовались железные плуги, бороны с железными зубьями. Сено заготавливали косами, хлеб убирали серпами, молотили деревянными цепями, использовали при этом лошадей, веяли на ветру лопатами.

В зажиточных хозяйствах стали появляться жатки, молотилки, веялки, сенокосилки, конные грабли. Основной тягловой силой на полевых работах служили быки.

Поля засевались теми же культурами, что и в Европейской России: яровой рожью, пшеницей, гречихой, ячменем, овсом.

В течение второй половины XIX в. посевные площади в Приморской области увеличились более чем в 55 раз, а валовой сбор зерна – в 29 раз. Однако Приморская область не могла полностью обеспечивать себя зерном. Его недостаток покрывался ввозом из Европейской России, Маньчжурии, Северной Америки.

Животноводство в сельском хозяйстве Приморья было менее значимо, чем земледелие. Однако поголовье крупного рогатого скота и лошадей постоянно росло.

Для 22% населения Приморья основным занятием были промыслы: лесной, рыболовство, охота. С 80-х годов развивалось пчеловодство.

### **Промышленность**

Использование региона как источника сырьевых ресурсов предопределяло господство в промышленности Приморья во второй половине XIX в. добывающих отраслей.

Одной из важнейших была добыча золота. В 1900 г. на 32 золотых приисках Приморской области было добыто 160 пудов золота.

С 60-х годов началась разработка угольных месторождений в районе залива Посыета. В 1888 г. было открыто Сучанское месторождение. С 1897 г. разрабатывалось Подгородненское месторождение вблизи Владивостока.

На капиталистической основе были организованы зверобойный и морской промыслы, добыча рыбы и морепродуктов. Действовало несколько крупных китобойных предприятий, принадлежавших русским и иностранцам. Судами промышленника Я.Л. Семенова вылавливалось ежегодно более 1,2 млн пудов рыбы. Большое значение имела добыча краба, трепанга, моллюсков, морской капусты. В конце XIX в. только от реализации морепродуктов русские предприниматели получали более 1 млн руб. в год.

Обрабатывающая промышленность на Дальнем Востоке развивалась в основном за счет тех отраслей, которые не испытывали сильной конкуренции со стороны фабрично-заводской промышленности центральных районов России и зарубежных стран, обладали прочной сырьевой базой и давали большие прибыли. В первую очередь это отрасли по переработке сельскохозяйственных и природных продуктов: мукомольная, маслобойная, рыбная, винокуренная, кожевенная. В 1900 г. в Приморье было 395 мельниц, в том числе 11 паровых.

В 90-х годах в Приморье возникла лесоперерабатывающая отрасль – действовало 5 паровых лесопилок, смолокурный, спичечный заводы, фанерный завод на станции Океанской.

Развивалось производство стройматериалов – работало более 20 предприятий по изготовлению кирпича (лишь одно из них – завод А.Д.Старцева на острове Путятина – имело паровую машину), 7 известковых, бетонный завод.

Еще в 60-х годах во Владивостоке были построены судоремонтные мастерские. После перевода во Владивосток в 1872 г. главного тихоокеанского порта России и передачи в мастерские технического оборудования из Николаевска-на-Амуре они были преобразованы в судоремонтный завод (ныне Дальзавод). В 1900 г. на нем работало уже более 800 чел.

### **Транспорт**

Освоение дальневосточной окраины, включение ее в общероссийскую систему хозяйства во многом зависели от развития транспортных путей.

До постройки железных дорог основным средством сухопутного сообщения был гужевой транспорт. Первая грунтовая дорога в Приморье была проложена между селами Камень-Рыболов и Раздольное через Никольское, затем – от Никольского до Анучино, от Раздольного до Посыета, от Подгородной через Шкотово до Владимиро-Александровского на Сучане, откуда в 90-х годах начали прокладку 300-верстной дороги в залив Св.Ольги.

Большую роль в регионе играли водные пути сообщения. Первый пароход появился в Амурском бассейне в 1854 г., а к 1895 г. их было уже 56. Пароходы плавали по Амуру, Зее, Бурее, Уссури и другим рекам и озерам. К концу XIX в. в речном судоходстве сформировались крупные предприятия: Товарищество Амурского пароходства и Амурское общество пароходства и торговли. В 1897 г. для транспортного обеспечения казачьих станиц и поселков края и охраны пограничных рек была создана полувоенная Амурско-Уссурийская казачья флотилия.

Определяющим для Дальнего Востока, обладавшего протяженным морским побережьем, было развитие морского транспорта. В конце 60-70-х годов морские перевозки осуществлялись военными транспортом Сибирской флотилии и иностранными судами. Суда Добровольного флота связали дальневосточную окраину с портами Черного моря, взяв на себя большую часть перевозок грузов и доставку пассажиров во Владивосток. В это время появляются на Дальнем Востоке и частные пароходные компании.

19 мая 1891 г. во Владивостоке состоялась закладка «первого камня» Уссурийского участка Сибирской железной дороги. Началось грандиозное по масштабам железнодорожное строительство. 6 декабря 1894 г. было открыто временное движение от станции Владивосток до станции Графское, а 3 сентября 1897 г. во Владивосток прибыл первый поезд, вышедший из Хабаровска 1 сентября.

Железнодорожное строительство оказало огромное воздействие на развитие всех видов транспорта, особенно морского. После ввода в строй Уссурийской, а затем и Китайско-Восточной железных дорог Владивосток стал морскими воротами страны на Тихом океане и приобрел международное значение.

В пореформенный период экономика Дальнего Востока развивалась динамично. Увеличивались площади возделываемых земель, сбор зерна, поголовье скота, процветали промыслы, росла доля товарной сельскохозяйственной продукции. Развивались золотодобыча, разработка угольных месторождений, обрабатывающая промышленность. Шло формирование транспортной системы. Создавались предпосылки для дальнейшего подъема производительных сил российского Дальнего Востока.

## **ВНЕШНЯЯ ПОЛИТИКА РОССИИ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ В ВОСТОЧНОЙ АЗИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в.**

### **Внешняя политика России в 60-70-е годы**

Внешняя политика России в Восточной Азии во второй половине XIX в. определялась как международным положением в регионе, так и внутренними процессами, происходящими в стране. Несмотря на высокие темпы экономического развития в пореформенный период, Российская империя отставала от таких государств, как Англия, Франция, Германия, США, Япония. На Дальнем Востоке страны положение усугублялось нехваткой финансов, слабостью армии и флота, отсутствием развитых путей сообщения.

В 70-х годах XIX в. России пришлось противостоять усилившейся экспансии развитых держав, активизировавших борьбу за передел мира и претендующих на земли Китая и других стран Азии. Царское правительство стремилось решать спорные вопросы мирным дипломатическим путем, занимая традиционную доброжелательную позицию в отношениях с соседними странами: Китаем, Кореей, Японией.

Особое значение имело установление добрососедских отношений с Китаем. Урегулирование пограничных вопросов привело к сближению двух величайших государств Азии. Россия осваивала и заселяла Приамурье и Приморье, Китай усилил колонизацию северо-восточных провинций – Маньчжурии. Основной формой экономических связей двух соседних стран стала приграничная торговля.

Отношения Российской империи с другим дальневосточным соседом - Японией также носили мирный характер. Россия была единственной из великих держав, соблюдавшей нейтралитет во время событий 1867-1868 гг. в Японии. Однако существовали трения из-за проблемы территориального разграничения: по Симодскому договору 1855 г. Сахалин не был разделен между Россией и Японией.

Неоднократные попытки России урегулировать «сахалинский вопрос» завершились в 1875 г. подписанием в Петербурге российско-японского договора, согласно которому Сахалин признавался территорией России; Японии передавались Курильские острова – от Шумшу до Уруп включительно.

В этот же период, в 70-х годах, в японских правящих кругах распространилась идея о том, что только военная экспансия обеспечит великое будущее страны в Азии. Япония включилась в борьбу за передел мира.

Во второй половине XIX в. российская дипломатия уделяла значительное внимание отношениям с Кореей, откуда доставлялись продовольствие и скот для войск и населения Южно-Уссурийского края. Россия отказалась от неоднократных предложений западных политиков установить протекторат<sup>1</sup> над Кореей. В 1884 г. в Сеуле был подписан российско-корейский договор о дружбе и торговле, который способствовал укреплению дружественных отношений, расширению приграничной торговли.

Во второй половине XIX в. были окончательно оформлены границы России на Крайнем Северо-Востоке. В 1867 г. Аляска и Алеутские острова были проданы США за 7,2 млн долларов. Дальневосточные территории стали объектом экспансии иностранных золотоискателей, торговцев, зверопромышленников. Хищническая добыча китов и морского зверя в русских водах браконьерами привела к резкому сокращению популяции этих животных.

### **Изменение дальневосточной политики в 80-90-е годы**

С 80-х годов XIX в. в дальневосточной политике России начали происходить заметные перемены. Поиск новых рынков стимулировал интерес русской буржуазии к окраинам, в том числе к Дальнему Востоку, и толкал страну на путь внешней экспансии.

Международная обстановка в регионе обострялась. Усилилась борьба Англии, Японии и Китая за влияние в Корее. Английское правительство поднимало вопрос о создании союза в составе Англии, Китая и Японии, направленного прежде всего против России, поскольку именно Россия старалась нейтрализовать агрессивные действия иностранных держав против Кореи.

В конце XIX в. на первый план вышла борьба великих держав за сферы влияния в Китае. Англия, США и Япония активизировали свою деятельность в Северо-Восточном Китае. В 1890 г. англичане выдвинули предложение о постройке железной дороги в Маньчжурии.

Повышенное внимание к северо-восточным провинциям Китая проявили и американские монополии. В начале 90-х годов Соединенные Штаты заняли господствующее положение на маньчжурском рынке. Это беспокоило другие державы, особенно Японию. Она рассчитывала, завладев в Маньчжурии морскими базами, создать плацдарм на Азиатском материке. В 1894 г. Япония развязала войну против Китая. Война 1894-1895 гг. выявила экономическую слабость Китая, отсталость его армии и флота. Китай потерпел поражение и должен был, по договору, выплатить Японии огромную

---

<sup>1</sup> Протекторат – от латинского protector (защитник, покровитель). Форма колониальной зависимости, при которой одно государство передает другому (по договору или при прямом военном воздействии) фактический контроль за своей внешней и внутренней политикой, сохраняя лишь видимый характер независимости.

контрибуцию, отказаться от своих прав в Корее и передать Японии часть своих территорий, в том числе южную часть Маньчжурии, включая Ляодунский полуостров.

Однако такого усиления Японии не могли допустить ее конкуренты в борьбе за раздел Китая. Россия, Франция и Германия оказали политическое давление на японское правительство, и из японо-китайского договора была изъята статья о передаче Японии Ляодунского полуострова.

### **Политика России и Маньчжурии**

Укрепление позиций США, Японии и Англии в Маньчжурии угрожало безопасности не только Китая, но и Дальнего Востока России, поскольку Транссибирская магистраль только строилась, а военно-морские силы России не были полностью сформированы.

Русская буржуазия рассматривала Китай и его составную часть Маньчжурию как рынок для сбыта промышленной продукции и как плацдарм для строительства железной дороги. В правительстве существовало две точки зрения: одна – силой потребовать от Китая передачи Северной Маньчжурии, другая – осуществить «мирное завоевание» Маньчжурии с помощью займов и концессий. Возобладала вторая точка зрения, выразителем которой был министр финансов России С.Ю.Витте. В 1895 г. русско-французская банковская группа предоставила Китаю заем в 450 млн франков сроком на 36 лет. В декабре того же года был создан Русско-Китайский банк, главное правление которого находилось в Петербурге, а более 30 отделений – в России, Китае, Франции, Японии. Банк сыграл большую роль в укреплении русско-китайских экономических связей. Ему было предоставлено право финансирования коммерческих предприятий, получения концессий на строительство железных дорог, телеграфных линий и т.д.

В результате позиции России в Китае значительно усилились. В 1896 г. был подписан секретный русско-китайский договор, оформивший военный союз против Японии. Он давал России право на постройку через Маньчжурию железной дороги до Владивостока с разрешением перевозить по ней русские войска, а также использовать в случае необходимости китайские порты.

В августе 1896 г. между китайским правительством и правлением Русско-Китайского банка было заключено соглашение о постройке железной дороги в Маньчжурии. Срок концессии устанавливался в 80 лет, после чего дорога со всем имуществом и постройками должна была безвозмездно перейти в собственность Китая. Строительство Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) было закончено в октябре 1901 г., а окончательная передача ее в эксплуатацию состоялась 1 июня 1903 г.

В марте 1898 г. Китай передал России право на аренду южной части Ляодунского полуострова и Порт-Артура сроком на 25 лет. Англия получила в аренду порт Вэйхайвэй, Франция – залив Гуаньчжоувань.

В ходе борьбы за сферы влияния в Китае отношения между Россией и западными державами, США, Японией ухудшились. Япония готовилась к войне за захват Кореи и Маньчжурии, и военное столкновение ее с Россией становилось неизбежным. Агрессивные намерения Японии находили поддержку у США и Англии, которые рассчитывали с ее помощью ослабить позиции России на Дальнем Востоке и усилить свое влияние в регионе.

## ДОКУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

### ПРИКАЗ № 62

*Ген.-адмирала Константина о реорганизации управления Приморской областью, возведении Владивостока в степень города и образовании Владивостокского особого военного генерал-губернаторства*  
7 июня 1880 г.

*(В извлечении)*

По случаю переустройства управления Приморской областью Восточной Сибири государь император в 28 день апреля с. г. высочайше повелеть соизволил:

2. С званием главного командира портов Восточного океана соединить звание военного губернатора Владивостока, который возвести на степень города с присоединением к нему всего полуострова Муравьев-Амурский и острова Русский. Образовать при владивостокском военном губернаторе, по примеру Кронштадта и Николаева на Черном море, особую канцелярию, в которой сосредоточить все дела как гражданские, так и военные.

О таком высочайшем повелении объявляю по морскому ведомству для сведения и исполнения.

Подписал: ген.-адмирал Константин

Российский государственный архив военно-морского флота.  
Фонд 410. Опись 2. Дело 4218. Лист 427.

### ПРИКАЗ № 18

*Министра путей сообщения статс-секретаря Гюббенета о начале строительства Уссурийского участка Сибирской ж. д.*

*(В извлечении)*

*24 мая 1891 г.*

В высочайшем рескрипте, данном е. и. 17 истекшего марта на имя е. и. высочества наследника цесаревича и в. кн. Николая Александровича, изображено:

"В. и. высочество,

повелев ныне приступить к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги, имеющей соединить обильные дарами природы сибирские области с сетью внутренних рельсовых сообщений, я поручаю Вам объявить таковую волю мою по вступлении Вами вновь на русскую землю после обозрения иноземных стран Востока. Вместе с тем возлагаю на Вас совершение во Владивостоке закладки разрешенного к сооружению на счет казны и непосредственным распоряжением правительства Уссурийского участка Великого Сибирского рельсового пути.

Знаменательное участие Ваше в начинании предпринимаемого мною сего истинно народного дела да послужит новым свидетельством душевного моего стремления облегчить сношения Сибири с прочими частями империи и тем явить сему краю, близкому моему сердцу, живейшее мое попечение о мирном его преуспевании.

Призывая благословение господне на предстоящий Вам продолжительный путь по России, пребываю искренне Вас любящий".

На подлинном собственною е. и. в. рукою написано: "Александр".

ЦГИАЛ. Фонд 1273. Опись 1. 1893 г. Дело 1. Лист 2.

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ ВЛАДИВОСТОКСКОЙ ГОРОДСКОЙ ДУМЫ О ПЕРЕИМЕНОВАНИИ СЛОБОДКИ КАТОРЖНАЯ В СЛОБОДКУ ПЕРВАЯ РЕЧКА

*16 ноября 1902 г.*

Г. приамурский ген.-губернатор при рассмотрении дела по прошению жителей слободки на Первой речке об укреплении за ними в собственность занятых ими земельных участков высказал, между прочим, желание изменить название слободки Каторжная ввиду неудобства сохранения такового наименования за частью г. Владивостока в обиду теперешним обывателям этой слободки.

Ввиду изложенного управа полагала бы изменить нынешнее название слободки Каторжная и наименовать ее Новинка, на что и испрашивает разрешения городской думы.

Постановлено: наименовать слободку Первая Речка.

РГИА ДВ. Фонд 485. Опись 5. Дело 182. Лист 27.

## ПРОШЕНИЕ

*Его превосходительству господину генерал-губернатору крестьян деревни Астраханки Ханкайской волости Никольск-Уссурийского уезда Ивана, Григория, Василия и Ефима Захаровичей Бочарниковых*

3 июня 1911 г.

(В извлечении)

Мы братья Бочарниковы, переселившись на Дальний Восток и вместе с другими основали деревню Астраханку, заняли в 10 верстах от деревни заимку (350 дес.) и когда семья наша увеличилась, то мы с утверждения начальства разделились, от чего в настоящее время образовалось 4 отдельных хозяйственных двора и 4 заимки. Считая в совокупности мы имеем: 4 дома, 4 амбара, 4 пасеки, сараи, колодцы, фруктовые сады и другие строения на сумму более 3 тысяч рублей. В прошедшем году (т.е. 1910) общество д. Астраханки большинством голосов новых переселенцев, добившись у крестьянского начальника Ханкайского участка утверждения приговора о разделе земли на подворные участки, стали делить землю (по жребию). Таким образом, наш 40-летний труд может получить по жребию тот, который не трудился.

Российский государственный исторический архив Дальнего Востока.  
Фонд 702. Опись 5. Дело 260. Лист 10-11.

### **Вопросы и задания:**

1. Назовите особенности социально-экономического развития Дальнего Востока во второй половине XIX в.
2. Охарактеризуйте изменения административно-территориального деления региона.
3. Используя таблицу, проследите динамику роста населения Дальнего Востока во второй половине XIX в.
4. Определите характер колонизации Дальнего Востока во второй половине XIX в.
5. Что способствовало активному притоку переселенцев на юг Дальнего Востока?
6. Покажите на карте, из каких губерний и областей переселялись крестьяне в Приморье.
7. Используя материалы городских, сельских, школьных, колледжного музеев, семейных архивов назовите имена переселенцев конца XIX – начала XX в., потомки которых живут сегодня в вашем городе, селе.
8. Назовите особенности землевладения на Дальнем Востоке во второй половине XIX в.
9. Какие отрасли промышленности развивались в Приморье во второй половине XIX в.?
10. Охарактеризуйте влияние железнодорожного строительства на развитие экономики юга Дальнего Востока.
11. С какими государствами Россия пыталась установить добрососедские отношения в Восточной Азии во второй половине XIX в.?
12. Назовите причины, вызвавшие изменение дальневосточной политики России в 80-90-е годы XIX в.
13. Какие цели преследовала Россия в Маньчжурии в конце XIX в.?

**Преподаватель: Харченко Е.Н.**

### **Контактные данные:**

**e-mail:** [ivolga-692060@mail.ru](mailto:ivolga-692060@mail.ru)

**WhatsApp:** 8 924 437 75 30