

Город-порт Дальний, 1898–1904 гг.: агрегация традиции и новаторства

Дмитрий Борисович Павлов,

доктор исторических наук, заместитель директо-
ра — начальник отдела внешних и общественных
связей Института российской истории РАН, Москва.
E-mail: dpavlov2003@mail.ru

В статье автор прослеживает агрегацию элементов традиционного и новаторского в дальневосточном курсе официального Петербурга на материале одного из двух главных объектов его квантунского мегапроекта — Дальнего. Основное внимание сфокусировано на обстоятельствах возникновения и застройки этого портового города, его транспортных и промышленных объек-
тов, а также сложившейся модели его управления. В исследовании автор опирается на материалы издданного в 2018 г. сборника «Порт-Артур и Даль-
ний, 1894–1904 гг.: последний колониальный проект Российской империи», в котором приведены документы, убедительно свидетельствующие о вы-
боре российскими властями преимущественно модернизационного типа
колониального управления. Данного направления Россия придерживалась
и в политике, проводимой на арендованной у Китая в 1898 г. территории
Квантунского п-ва — южной оконечности Ляодунского. Отмечается, что та-
кая общая характеристика нуждается в дополнительных комментариях.
Сделан вывод, что одновременность попыток достижения геополитичес-
кой цели, заключавшейся в обретении незамерзающих портов на Дальнем
Востоке — военного и торгового, и созидательной деятельности российско-
го арендатора в области материального производства колонизуемой им тер-
ритории, в сферах образования и культуры, послужила причиной проявле-
ния в дальневосточной политике позднеимперской России парадоксального
синтеза своеобразно трактуемых общечеловеческих интересов и сугубо
российских потребностей, интеграции старых форм и приёмов и передовых
для данного времени начинаний.

Ключевые слова: Российская империя, город Дальний, Китай, градострои-
тельство, Квантунский полуостров, КВЖД.

The Port City of Dalniy, 1898–1904: Tradition and Innovation.

Dmitriy Pavlov, Institute of Russian History of the Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russia. E-mail: dpavlov2003@mail.ru.

In this paper the author observes the aggregation of traditional and innovative
elements in the Far Eastern policy of official St. Petersburg basing on one of two
main projects of the Kwantung megaproject — Dalniy. Special attention is paid

to the origin and development of this port city, its transport and industrial facilities as well as its governance model. The author uses the materials from the recently published book “Port Arthur and Dalniy, 1894–1904: The Last Colonial Project of the Russian Empire” that provides documentary evidence of the modernization type of the colonial government, which Russia maintained on the Kwantung Peninsula, the southern end of the Liaodong Peninsula, leased from China in 1898. It is noted that such general characteristic requires some comments. It is concluded that the combination of geopolitical objectives of finding warm-water ports: warm-water military and commercial ports in the Far East and the constructive role of the Russian tenant in material production, education and culture of the colonized territory caused demonstration of the paradoxical mixture of universal human interests and purely Russian needs, integration of old forms and methods, and innovative initiatives in the Far Eastern politics of late imperial Russia.

Keywords: Russian Empire, Dalniy, China, town planning, Kwantung Peninsula, Chinese Eastern Railway.

Высочайшее повеление о сооружении и последующей эксплуатации порта в Да-лянь-ванской¹ (Талиенванской) бухте Квантунского п-ова последовало 29 мая (10 июня) 1898 г. и было адресовано Обществу Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), ответственному за предстоящее соединение будущего порта рельсовым путём с Транссибирской магистралью. Однако официальной датой основания интересующего нас населённого пункта принято считать 30 июля (11 августа) 1899 г. Именно в этот день Николай II предписал министру финансов С.Ю. Витте приступить к строительству на Квантуне «города, коему даруем наименование Дальний» — в духе «мирного сближения народов Запада и Востока», к достижению которого Россия призвана самим «божественным промыслом». Будущий город получал права порто-франко. Благодаря ему, возвещал указ, «крайние пределы двух материков Старого Света будут связаны в непролongительном времени непрерывным рельсовым путём, который предоставит всем нациям неисчислимые выгоды удобного сообщения и включит новые области в обороты всемирной торговли» [11, с. 403].

Как видим, российский самодержец создание портового города на Тихом океане толковал ни много ни мало как реализацию Российской своей провиденциальной миссии в интересах едва ли не всего человечества. Руководство КВЖД, напротив, считало Дальний в первую очередь «проводником русских экономических интересов» на Дальнем Востоке, рассматривая его как естественный и необходимый «выходной пункт Китайской Восточной железной дороги в Тихий океан» [11, с. 429]. С.Ю. Витте в своих позднейших воспоминаниях всячески откращивался

¹ Здесь и далее китайские географические названия приводятся в русской транскрипции того времени.

от причастности к квантунской аренде, о Дальнем сообщал скромно, однако и авторство текста упомянутого царского указа, и инициативу строительства самого города приписал себе: «я приступил к сооружению этого порта» [3, с. 59–60]. По совершенно иным причинам в оппозиционной и «левой» российской печати тех лет также господствовало скептическое отношение к официозному колониальному проекту на Дальнем Востоке. Иронично-презрительное именование Дальнего «Лишним» с её странниц перекочевало в советскую, а затем и в зарубежную историографию [см., например: 19]. Эти взгляды поддерживает и некоторые современные отечественные авторы [1, с. 12–13]. В целом следует признать, что призыв политически неангажированных участников описываемых событий к «более объективной и осторожной оценке» значения Дальнего [11, с. 429] всё ещё не потерял своей актуальности.

В перспективе почти полумиллионный, по прогнозу С.Ю. Витте, город, крупнейший на Дальнем Востоке перевалочный хаб с железной дорогой и первоклассным глубоководным портом общего назначения, предстояло возвести на месте десятков небольших китайских деревень (Циннива, Сичинминуа, Фуцзяцзуан и др.) и находившегося поблизости Талиенвана — по отзывам русских очевидцев, «пресквернейшего городишши» в полторы тысячи жителей с единственной улицей, уставленной «дряньными лавками и грязными клетушками, которые самое лучшее сломать» [12, с. 72; 13, с. 197, 227]. Задачам технического оснащения порта и благоустройства будущего города с самого начала была отведена максимально важная роль. Проектировщикам было необходимо создать в отсталой китайской глубинке комфортный, современный город с «такими удобствами, к которым привыкли жители европейских сеттльментов на Дальнем Востоке»: с каменными домами, широкими мощёными улицами и бульварами, парками и другими местами для «общественных развлечений», оборудованный морскими пляжами и спортивными сооружениями [11, с. 402–403]. При этом создатели Дальнего получали значительную свободу в выборе планировочных решений; конкретные временные параметры заданы не были, но речь, очевидно, шла о ближайшей перспективе.

Первые лица Общества КВЖД и русской администрации Квантунской области во главе с адмиралом Ф.В. Дубасовым на обследование Талиенванской бухты для выбора места под коммерческий порт и «европейский посёлок» отправились в конце мая 1898 г. — спустя всего два месяца после ратификации договора с Пекином об аренде Квантунна. Для будущего города они единогласно наметили участок в 2 тыс. десятин (2180 га) «прекрасной здоровой местности, вдали укреплений» в юго-западной части б. Виктория [11, с. 394]. По результатам этой экспедиции через неделю появилось упомянутое царское повеление Обществу КВЖД. Однако немедленно начать строительство оказалось невозможно: полноценных дорог в окрестностях не имелось (китайские деревни связывали между собой пешеходно-вьючные тропы, непроходимые для колёсного транспорта даже зимой), а единственное портовое сооружение

Талиенвана — железная пристань — годилось только для малых катеров и не позволяло подвозить ни рабочую силу в требуемых масштабах, ни тяжёлую технику, ни стройматериалы. Задачу осложняли пересечённый рельеф предполагаемой гигантской строительной площадки, изобиловавший возвышенностями, речками и оврагами, а также неизвестные геология бухты и гидрография её прибрежных вод. По этим причинам в течение всей второй половины того же 1898 г. производились бурение почв, топографическая съёмка и планирование землеустроительных работ, промеры прибрежных глубин и изучение морских течений, приливов и отливов, характера и геологии дна. Изысканиями и промерами занимались техники КВЖД; параллельно были развернуты и другие подготовительные работы.

К 1899 г. были построены временное жильё для рабочих и инженерно-административного персонала, конторы, склады, мастерские, подъездные пути, временные пристани и причалы, закуплены и завезены механизмы и оборудование; между Дальним и Порт-Артуром вскоре была проложена грунтовая дорога. В марте–сентябре 1899 г. были урегулированы по-земельные отношения с коренным населением. Министерство финансов установило щедрые (по местным меркам) таксы за отчуждаемые у китайцев поля, приусадебные участки и фанзы: цена одной десятины полевой земли доходила до 136 руб. О финансовых претензиях местных крестьян российские источники не сообщают, хотя возможность и порядок обжалования ими денежной компенсации были определены специальным царским указом [11, с. 473–474]. В результате под будущую стройку без каких-либо эксцессов удалось освободить примерно 70 кв. вёрст (около 8 тыс. га), т.е. в 3,5 раза больше первоначально намеченной площадки. Последующие дополнительные отчуждения производились по ещё более высоким, установленным приговорами деревень ценам, которые порой превышали 200 руб. за десятину пашни.

В 1898 г. началось строительство и тысячекилометрового рельсового пути, который связал квантунскую аренду с КВЖД в Харбине и далее с Транссибирской магистралью. Движение по Южно-Маньчжурской железной дороге открылось пять лет спустя — летом 1903 г. От Курского вокзала в Москве по Нижегородской линии до Квантуна стали курсировать товарные, пассажирские и скорые поезда, преодолевавшие 8850 км пути за 13–16 суток. С началом регулярного железнодорожного сообщения Дальний превратился в основную перевалочную базу главного для России китайского импортного товара — чая.

Первый, схематичный генплан Дальнего не имеет подписи, но его наиболее вероятным автором являлся военный инженер В.В. Сахаров, будущий дальнинский градоначальник. Его проект, в котором современный специалист видит «дань традициям эпохи регулярного градостроительства» [7, с. 43]², был утверждён петербургским Особым совещанием

² Впрочем, коллеги посчитали планировку В.В. Сахарова близкой модному в те годы методу «американских кварталов».

в апреле 1899 г., т.е. ещё до официального основания Дальнего, однако вскоре подвергся коренной переработке. В том же году, по рекомендации академика архитектуры А.Н. Померанцева, к проектным работам был привлечен 37-летний выпускник Академии художеств — петербургский архитектор Казимир Сколимовский. В 1900 г. он представил новый генплан, а в 1903 г. — уже детальный проект планировки Дальнего. Учитывая сложный рельеф местности, К. Сколимовский отказался от предложенной В.В. Сахаровым «системы квадратов», предпочтя радиально-кольцевую компоновку города по типу парижской площади Звезды середины XIX в. (с 1970 г. — площади Шарля де Голля). В этой связи недоброжелатели упрекали дальнинских архитекторов в «чурании русской самобытности и ревнивом заимствовании приёмов у иностранцев» [15, с. 195].

Ядром планировочной композиции Дальнего архитектор сделал обширную, имевшую 100 саженей (213 м) в диаметре, круглую Николаевскую площадь с радиально отходящими от неё десятью лучами-проспектами, которые связывали центр города с его важнейшими пунктами. Доминантой площади должно было стать круглое здание биржи с аукционным залом, перекрытым куполом с мощным электрическим фонарём на вершине. Подчеркнуть незыблемость русского присутствия был призван вид на Дальний с моря. Для решения этой задачи К. Сколимовский в духе отечественной градостроительной традиции на возвышенности рядом с центральной площадью спланировал собор во имя святой благоверной мученицы Александры (т.е. по имени царствующей императрицы), причём в «древнерусском стиле XVI в.» [8, с. 48]. В закладке собора в начале 1903 г. принял участие епископ Иннокентий (И.А. Фигуровский), начальник русской духовной миссии в Пекине [см. подробнее: 4].

Проектировщики Дальнего исходили из того, что в структуре будущего города и его архитектуре будут неизбежно переплетаться элементы российской, западной и восточной культур. Первый же генплан предусматривал наличие в городе европейской и китайской частей [11, с. 402]. Стремясь, с одной стороны, придать городу европейские комфорт и благоустройство, а с другой — не стеснять «коренные обычаи» китайского населения, архитекторы Дальнего пошли по пути создания трёх городов в одном: административного городка и двух торговых — европейского и китайского, каждый из которых, в свою очередь, был задуман тоже трёхчастным. Европейский город, например, должен был включать ближайшую к порту коммерческую и гражданскую части, а также жилой «город-сад», застроенный коттеджами и частными особняками состоятельных горожан. Продажа китайцам расположенных здесь земельных участков допускалась, но была обусловлена их обязательством «строго исполнять все санитарные требования и строить дома только по европейскому строительному уставу» [11, с. 406].

В интересах социальной стабильности этих внутренних «городов» роль композиционных доминант в их пространственной структуре, как отмечает историк архитектуры Н.П. Крадин, отводилась не только русским



Рис. 1. Порт-Артур. Коммерческая гавань, начало XX в.

православным храмам, но и культовым постройкам других конфессий [6, с. 40], главным образом англиканским и протестантским. В то же время квантунские власти, основываясь на общероссийском законодательстве, стремились предотвратить на территории области миссионерскую деятельность римско-католических проповедников [11, с. 483–484]. Без каких-либо колебаний было удовлетворено ходатайство епископа Иннокентия «ввиду постоянных волнений в Пекине» перенести его архиерейскую кафедру в Дальний и разместить её близ строящегося православного храма [11, с. 334–335]. Вскоре вышел указ Святейшего Синода о подчинении православного духовенства Маньчжурии вместе с паствой начальнику русской духовной миссии в Пекине; осенью 1903 г. владыка Иннокентий совершил первый объезд своей епархии по КВЖД.

В докладе «О проектировании плана города Дальнего», опубликованном в 1904 г. в еженедельнике петербургских архитекторов «Зодчий», особый акцент К. Сколимовский сделал на эстетической составляющей своих планировочных решений, многие из которых были продиктованы исключительно стремлением обеспечить наилучшее зрительное восприятие ключевых городских объектов. В авторских сочетаниях приёмов ландшафтной архитектуры и живописной композиции современные исследователи видят свидетельства того, что его творчество отражало передовые европейские и русские архитектурные и градостроительные тенденции [2, с. 14].

Ещё весной 1899 г. был поднят вопрос о создании в Дальнем обычного для открытых портов Китая иностранного сеттльмента с правами

экстерриториальности для его жителей. Это предложение товарища (заместителя) председателя Общества КВЖД инженера С.И. Кербедза было вынесено на рассмотрение специальной подкомиссии, которая отвергла его, расценив как «добровольное низведение себя на ступень нецивилизованного народа», способное нанести «громадный вред интересу и достоинству России» [11, с. 398]. Так отпала необходимость возвведения традиционной для сеттльментов глухой стены между европейской и китайской частями города (К. Сколимовский обозначил их границу обширным городским парком и садом при китайской кумирне), как и в запретах азиатам приобретать недвижимость в европейских кварталах. Прямые ограничения в этом отношении коснулись только японцев — по «принципу взаимности» (в Японии российские подданные имели право лишь арендовать недвижимость), притом вводились они временно (на 99 лет) [11, с. 482—483].

В целом характеризуя дальнинский проект К. Сколимовского, Н.П. Крадин видит в нём отражение передовых идей и достижений как русского градостроительства периода классицизма, так и европейского опыта [6, с. 41]. Импозантный, красивый, архитектурно интересный, лучший «между массой основанных за последнее время русских городов» [14, с. 173] — такими эпитетами награждали Дальний как рядовые соотечественники, так и авторитетные специалисты-архитекторы; сторонников противоположных взглядов всегда были единицы. С точки зрения современного отечественного искусствоведа, «ни с чем не сравнимая, колоритная и удивительно романтичная застройка Дальнего» стала результатом синтеза петербургской архитектурной школы и традиционной культуры Китая. В своей более поздней работе С.С. Левошко называет этот проект К. Сколимовского выдающимся и по сей день недооценённым явлением в истории всего градостроительного искусства России второй половины XIX в. [7, с. 107; 8, с. 42].

Поскольку В.В. Сахаров имел опыт строительства торговых пристаний и порта во Владивостоке, проектирование аналогичных сооружений в Дальнем было оставлено за ним. Коммерческий порт в Дальнем он спроектировал так, чтобы тот был способен круглогодично принимать океанские пароходы, для чего спланировал возвести несколько циклопических, шириной до 100 м, пирсов, соорудить рейдовый мол и оборудовать 5-километровую грузовую набережную. Кроме того, в его проект портового комплекса входили два каменных сухих дока (большой и малый), система маяков и волноломов, мощная дамба, угольный мол (ввиду ожидавшихся масштабных поставок каменного угля по железной дороге из вновь открытых копей к северу от Ляояна), керосиновая и рыбная пристани, карантинная гавань; все — с механизацией и оснащением по последнему слову портовой техники. По завершении строительства годовой грузооборот дальнинского порта должен был достичь 190 млн пудов (или более 3 млн т), что было больше оборота любого из действовавших в самой России (например, в крупнейшем петербург-кронштадтском он составлял тогда 164 млн пудов в год). С линией ЮМЖД порт соединяла железнодорожная ветка.



Рис. 2. Порт-Артур. Вид набережной, начало XX в.

Проекты К. Сколимовского и В.В. Сахарова были утверждены и стали действительно воплощаться в жизнь. В 1899–1900 гг. была проведена трассировка городских улиц, разбивка площадей и скверов, развернулась стройка в порту. Основное строительство велось руками вольнонаёмных китайских чернорабочих-«кули»³ (их заработка у русского работодателя втрое-четвёртое превышал обычные для тогдашнего Китая расценки на работы соответствующей категории, так что недостатка в желающих не было), однако наиболее тяжёлые и трудоёмкие работы — землеустроительные, бетонные, дноуглубительные — осуществлялись с применением закупленных за рубежом земснарядов, плавучих кранов, экскаваторов и другой современной техники. Благодаря этому стройка шла споро. Писатель Д.Г. Янчевецкий, который в 1899 г. обнаружил в Талиенване лишь несколько китайских домиков, «гаолян на полях и устриц на берегу», спустя всего два года увидел рядом с ним быстро растущий город с широкими замощёнными проспектами и площадями, освещёнными электричеством улицами, застроенными кирпичными домами европейской архитектуры в два-три этажа и носившими русские названия [17, с. 4]: Петербургская набережная, Московское шоссе, Красная площадь, Инженерный проспект, Самсониевский бульвар, Часовенная улица и т.д.

До 1900–1901 гг. вывозной торговли в Дальнем не существовало. Однако уже в течение 1901 г. его ещё недостроенный порт посетило около 400 коммерческих судов (из них более половины составляли японские), отчасти в связи с чем доходы городской казны от налогов и пошлин выросли

³ В качестве специалистов по земляным работам в Дальнем почему-то особенно ценились корейцы: 130 таких работников были специально выписаны Управлением постройке порта.

практически втрое — со 101 тыс. руб. в 1899 г. до 291 тыс. руб. в 1903 г. В городе начали работать десятки частных российских и иностранных торгово-промышленных заведений, включая компанию главного поставщика Тихоокеанской эскадры Моисея Гинсбурга и одну из крупнейших в России чаеторговых фирм «Преемник Алексея Губкина А. Кузнецов и К°». «Товарищество братьев Нобель» из своих дальнинских резервуаров планировало снабжать керосином не только Квантун, но и весь юг и запад Маньчжурии; свою главную контору на Востоке фирма намеревалась перевести из Владивостока в Дальний [11, с. 485—486]. И это было только началом.

Во второй половине 1902 г. С.Ю. Витте, совершивший поездку на Дальний Восток, застал административный городок Дальнего «совершенно уже отстроенным»: здесь были возведены капитальные (кирпичные) здания главных мастерских ЮМЖД, Русско-Китайского банка, Управления по сооружению порта и города, полицейского управления, Морского собрания, пароходства КВЖД, гостиницы «Дальний» (архитектор Г.Р. Юнгхендель), дома-дворцы градоначальника и главного инженера дороги. Большинство построек было выполнено в стиле модерн [6, с. 58]⁴, нередко с использованием элементов традиционной китайской архитектуры.

В городе появились почтовая контора (обработавшая около 26 тыс. отправлений за 1901 г.), яхт-клуб, готовилось открытие музея, театра, профессионального училища при железнодорожных мастерских; С.Ю. Витте собирался «водворить в Дальнем серёзную русскую газету, а если окажется возможным, то и китайскую» [8, с. 411]. Действовали первая в Маньчжурии электростанция, временные канализация и водопровод, городская телефонная сеть, соединённая с порт-артурской. В 1903 г. введены в эксплуатацию портовые сооружения «первой очереди» стоимостью 10,8 млн руб., благодаря которым по грузообороту порт Дальнего сразу вышел на второе место в Китае после Шанхая. На окраинах города для его нужд возводились чугунолитейный, трубопрокатный, кирпичный заводы. По наиболее оживлённым проспектам Дальнего готовились пустить электрический трамвай (это осуществили уже японцы в 1909 г.), были разбиты скверы, бульвары и городской парк, на морском побережье сооружён общественный пляж, в ближних пригородах планировались дачный посёлок и ипподром, в дальних — военный санаторий.

По официальным данным, на постройку и обустройство города и порта в 1901—1903 гг. из российского бюджета в общей сложности было потрачено свыше 30 млн тогдашних золотых [16, стб. 536—537], или 36—38 млрд современных рублей. Неизвестный автор процитированной энциклопедической статьи ничего не сообщает о методике своих подсчётов и вряд ли учитывает сопоставимые траты по линии КВЖД — формально бюджет Общества не имел отношения к казне. Полагаем, что не будет

⁴ Н.П. Крадин обращает внимание на то, что применение модерна в «русских» городах Маньчжурии носило массовый характер и оказалось более продолжительным, нежели в самой России. Он же предполагает, что в городскую архитектуру русского Дальнего Востока и Забайкалья этот стиль пришёл именно из «новых городов КВЖД».



Рис. 3. Порт-Артур. Бульвар, на заднем плане резиденция Главного начальника края и одна из гарнизонных церквей, 1903 г.

большим преувеличением оценить общие издержки на постройку Дальнего с момента его закладки, удвоив вышеназванную сумму.

Сам город и муниципальная инфраструктура создавались из расчёта 100 тыс. жителей. Реально к концу 1901 г. в Дальнем проживало немногим более 45 тыс. чел. (вероятно, поэтому некоторым современникам город казался несообразно малолюдным), из которых две тысячи составляли русские и примерно столько же было западноевропейцев и японцев, остальные — китайцы. Таким образом, за два с половиной года русской аренды китайское население Талиенванской бухты увеличилось в 20–25 раз — с 1,5–2 тыс. до 40–41 тыс., не считая трудно поддающейся количественному учёту армии сезонных рабочих (только весной 1900 г. их в городе пребывало порядка 12 тыс. чел.). Важно, что миграция китайцев была добровольной: русско-китайская конвенция 1898 г. формально не нарушала верховных прав бодыхана на арендованные Россией земли, его поданные могли находиться на территории русской аренды без ограничения срока и свободно пересекать её границы.

Параллельно со строительством города создавалась и совершенствовалась система его управления. До лета 1899 г., в период переходной военно-гражданской администрации под руководством адмирала Ф.В. Дубасова, а затем генерала Д.И. Суботича, гражданское управление Квантунской области было единым и осуществлялось гражданским отделением областного штаба на правах канцелярии губернатора, представителем которого в Дальнем являлся полицеймейстер. Высочайше утверждённым

в августе 1899 г. Временным положением об управлении Квантунской областью гражданское отделение штаба было упразднено. При этом если военные ведомства намеревались оставить управление квантунской арендой за собой, то министерства финансов и иностранных дел настаивали на передаче его гражданским — из общеполитических соображений и с точки зрения стратегической задачи утвердиться на полуострове навсегда. «Всего правильнее остановиться на мысли об устройстве управления Квантунским полуостровом на безусловно гражданских началах, — считали в МИД, — не придавая ему исключительного (военного. — Д.П.) характера, который легко может быть неправильно истолкован в Пекине в прямой ущерб делу полного водворения нашего на арендуемой территории» [11, с. 211]. В отличие от военных властей, не склонных учитывать китайские интересы, руководители этих гражданских ведомств лейтмотивом управлеченческой деятельности на вновь приобретённой территории считали поддержание «приязненных отношений с Китаем» [см., например: 18].

В итоге был найден компромисс с нехарактерным для высшей царской бюрократии фактическим отступлением от принципа единонаучания. Порт-Артур остался под контролем сухопутного и военно-морского ведомств, а Дальний упомянутым Временным положением был превращён в особое градоначальство под управлением формально частного акционерного (а на деле полуправительственного) Общества КВЖД и под высшей юрисдикцией министра финансов. Главному начальнику Квантунской области с резиденцией в Порт-Артуре дальнинское градоначальство подчинялось лишь в порядке местного управления.

Схема администрирования будущего города была разработана в июле 1899 г. межведомственной комиссией при Министерстве финансов и с небольшими поправками утверждена петербургским Особым совещанием в августе того же года. В соответствии с ней, городскую администрацию возглавлял градоначальник, назначаемый императором по представлению министра финансов, с правами, присвоенными градоначальникам Одессы, Севастополя и Керчи. Глава города председательствовал в совете Дальнего, аналогичном внутрироссийским городским думам и призванном решать текущие вопросы городской жизни. Городской совет состоял из шести членов, избираемых цензовым населением (т.е. владельцами земельных участков и плательщиками городских налогов независимо от подданства), а также назначаемых администрацией КВЖД. Учитывая большое количество иностранцев среди горожан, специально оговаривалось наличие в городском совете не менее двух российских подданных; ещё одного назначало Правление КВЖД. Выборы в совет должны были происходить ежегодно, но каждый раз с заменой лишь трети его состава [11, с. 229—230]. Порядок продажи с публичных торгов и отдачи в аренду городских земельных участков был выработан особым совещанием осенью 1901 г. и зафиксирован соответствующими Временными правилами в марте 1902 г.

Для управления туземным населением в дальнинскую администрацию привлекались и китайцы: по представлению Управления по постройке

порта и города министр финансов утверждал двух волостных старшин и по одному старейшине в каждой из 39 китайских деревень на территории градоначальства [11, с. 234]. Гражданские споры и иски, а также дела по мелким уголовным преступлениям между китайцами рассматривали суды «из туземцев, знающих местные обычай» под председательством российского полицеймейстера [11, с. 255].

В целом система управления Дальнего стремилась копировать внутреннероссийскую, но учитывала и местную, особенно китайскую, специфику. Современные отечественные правоведы считают созданную здесь управляемую модель вариантом традиционной административной системы окраин Российской империи, но с элементами новизны и известной «либеральности» [5, с. 107]. Последняя заключалась в отказе от некоторых внутреннероссийских ограничений (например, для евреев: вопреки формальному запрету, введённому в 1898 г. по инициативе военных и дипломатов, российским подданным иудейского вероисповедания, с санкции С.Ю. Витте, было разрешено оседлое пребывание в Дальнем и приобретение в нём недвижимости, пусть всякий раз с разрешения главного начальника области по докладу дальнинского градоначальника [11, с. 411, 476, 482]), которые плохо вписывались в деятельность международного коммерческого порта и городских торгово-промышленных заведений.

Грянувший зимой 1904 г. вооружённый конфликт с Японией, похоже, поначалу не произвёл на жителей Дальнего особого впечатления. По крайне мере, епископ Иннокентий, живший в городе в феврале 1904 г., сетовал на царившие в нём, несмотря на начавшуюся войну, «беспечность и непробудный разгул» [4, с. 29]. Настроения изменились, когда 23 апреля (6 мая) японские войска высадились у городка Би-цы-во в 85 км к северу от Дальнего. Мирное население начало спешно покидать город, первыми — китайцы и европейцы (японцев их консул организованно вывез ещё накануне войны). Строительные работы, разумеется, были свёрнуты. Спустя неделю, по приказу начальника Квантунского укрепрайона генерал-лейтенанта А.М. Стесселя, из Порт-Артура в Дальний отправилась комиссия военных инженеров для выяснения, «какие крупные сооружения г. Дальнего, как, например, док и мол, следует уничтожить и в какой мере, в случае оставления нами г. Дальнего» [9, с. 25]. Из порта и города начали экстренно выводить коммерческий флот, подвижной состав ЮМЖД, тяжёлую строительную технику. 5 (18) мая 1904 г. инженер-капитан М.И. Лилье записал в своём порт-артурском дневнике: «Сегодня, ко всеобщему удивлению, из города Дальнего благополучно пришла землечерпательная машина» [9, с. 27]. Для более действенных мер времени уже не хватило, молы, дамба, док, набережные и другие капитальные сооружения дальнинского порта оставлялись почти неповреждёнными. В руки противника попадало и немало ценного железнодорожного имущества.

Отступление русских войск от Цзиньчжоуской позиции 13 (26) мая сделало положение Дальнего безнадёжным. В тот же день, по приказу А.М. Стесселя, в Порт-Артур были эвакуированы остававшиеся

в городе 400 российских подданных [10, с. 218]. Дальнинский градоначальник В.В. Сахаров и полицеимейстер Е.Е. Меньшов прибыли в Артур самостоительно — верхами. Одним из последних город по железной дороге покинул военный инженер порта капитан М.А. Зедгенидзе, который по пути сумел повредить все семь мостов 40-километрового перегона до Порт-Артура⁵. 16 (29) мая 1904 г. японские войска, не встречая сопротивления, вступили в Дальний и, для острастки повесив нескольких китайских мародёров, быстро взяли ситуацию в нём под контроль.

По итогам проигранной войны, в соответствии с условиями Портсмутского мирного договора от 23 августа (5 сентября) 1905 г., Россия, «с согласия китайского правительства», безвозмездно уступила Японии «аренду Порт-Артура, Талиена и прилегающих территорий и территориальных вод», равно как и все «общественные сооружения и имущества» на её территории. Другими словами, вновь обустроенные земли и многочисленные постройки, возведённые Россией на Квантуне, движимое и недвижимое имущество её поселившихся там подданных без всякой компенсации переходили в руки японцев. Дальний был переименован в Дайрен. Таким образом Россия лишилась своей квантунской аренды, которая формально продолжалась семь с половиной лет, а в случае Дальним — фактически менее пятилетия.

Хотя срок аренды оставался прежним, 25-летним (до 1923 г.), империя микадо распоряжалась на Квантуне вплоть до поражения во Второй мировой войне. В августе 1945 г. СССР вновь овладел полуостровом, но вскоре безвозмездно вернул его Китаю. В 1950 г. изначально русский Дальний, а затем японский Дайрен стал китайским Далянем.

Прошедшие от заключения русско-китайской «квантунской» конвенции сто с лишним лет показали, что в Петербурге не ошиблись с оценкой геоэкономического значения и потенциальных возможностей взятого в аренду китайского полуострова. На протяжении 40 лет японского господства город продолжал развиваться по русским архитектурно-планировочным лекалам; десятилетиями после ухода русских дома их постройки по добротности и архитектурным достоинствам продолжали считаться лучшими в городе. Основанный и обустроенный русскими колонизаторами, сегодня процветающий, почти семимиллионный Далянь входит в пятёрку крупнейших коммерческих портов Китая с годовым грузооборотом в 40 млн т. Одновременно это центр туризма и всекитайский курорт, в 2006 г. признанный самым благоприятным для проживания городом КНР. Улица Русская (бывший Инженерный проспект) и сегодня остаётся одной из главных достопримечательностей Даляня.

Синтез традиционного и новаторского в системе муниципального управления, в проектировании и застройке Дальнего, его транспортных и про-

⁵ Капитан М.А. Зедгенидзе был смертельно ранен в Порт-Артуре в декабре 1904 г., находясь рядом со своим непосредственным начальником, генералом Р.И. Кондратенко. В 1947 г. дом в Кобулети, где он родился и провёл юношеские годы, стал музеем; на стене дома в честь него как героя обороны Порт-Артура была установлена мемориальная доска. Интересно, сохранилась ли она?



Рис. 4. Дальний. Русская улица, около 1901 г.

мышленных объектов даёт основание не только скорректировать оценку российского колониализма, но и иначе взглянуть на восприимчивость к новому и созидательный потенциал, которые в конце XIX — начале XX в. ещё не утратил государственный аппарат клонившегося к закату самодержавия.

С высоты прошедших лет опыт Дальнего показывает, что дальневосточная экспансия позднеимперской России имела двоякие последствия. С одной стороны, этот портовый город так и не стал оплотом российских экономических интересов на Тихом океане и в конечном итоге превратился в важный фактор экономического преусспевания современного Китая. В то же время Дальний ценен как одна из «площадок», на которой начало обретать зримые очертания мирное сближение народов России и Китая, что являлось важнейшей, вполнеозвучной современности задачей, сформулированной ещё царским указом 1899 г. Таким образом, в долгосрочной перспективе гигантские усилия и средства на создание Дальнего оказались потрачены Россией не напрасно.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Айрапетов О.Р. Порт-Артур. К вопросу об организации базы флота и крепости // Вестник Московского университета. Серия 21: Управление (государство и общество). 2013. № 4. С. 3—22.
2. Базилевич М.Е. Деятельность и вклад выпускников С.-Петербургских архитектурных и инженерных школ в развитие архитектуры Дальнего Востока (вторая половина XIX — начало XX в.): автореф. дис. ... канд. архитектуры. СПб., 2018. 19 с.
3. Витте С.Ю. Воспоминания. В 3-х т. М.: Соцэкиз, 1960. Т. 2. 639 с.

4. Дацышен В.Г. Митрополит Иннокентий (Фигуровский) // Вопросы истории. 2009. № 12. С. 24—36.
5. Казанцев В.П., Салогуб Я.Л. Русская Маньчжурия: опыт освоения и управления (1890-е годы — 1905). СПб.: Наука, 2012. 285, 44 с.: ил., карт., портр.
6. Крадин Н.П. Русская архитектура Дальнего Востока XVII — начала XX в.: дис. ... д-ра архитектуры в виде науч. доклада. М.: Науч.-исслед. ин-т теории архитектуры и градостро-ва, 2003. 80 с.
7. Левошко С.С. Город Дальний в истории российского градостроительства в Маньчжурии // Россия и АТР. 2000. № 4. С. 96—107.
8. Левошко С.С. Русская архитектура в Маньчжурии. Конец XIX — первая половина XX в. Хабаровск: Частная коллекция, 2003. 174 с.
9. Лилье М.И. Дневник осады Порт-Артура. М.: Центрполиграф, 2002. 364 с.
10. Материалы к истории осады Порт-Артура. (Дневник инженер-штабс-капитана В.В. Сахарова) // Военный сборник. 1907. № 1. С. 218.
11. Порт-Артур и Дальний, 1894—1904 гг.: последний колониальный проект Российской империи. Сб. документов / сост., авт. введение и комментарии И.В. Лукоянов, Д.Б. Павлов. М.; СПб.: ЦГИ-Принт, 2018. 520 с.
12. Прошлое Порт-Артура. Воспоминания до войны 1904 г. СПб.: Изд. П.А. Артемьева, 1908. 108 с.
13. Самойлов В.К. Описание занятой нами территории на Ляодунском полуострове. СПб.: Военная Тип., 1899. 347 с.
14. Семёнов В.Н. Благоустройство городов. М.: Тип. П.П. Рябушинского, 1912. 184 с.
15. Тиреер. Порт-Артур и его интересы до учреждения наместничества // Военный сборник. 1904. № 1—3. С. 225—233.
16. Энциклопедический словарь Гранат. СПб.: Бр. А. и И. Гранат и К°, б.г. Т. 17. 413 с.
17. Янчевецкий Д.Г. В Дальнем. Впечатления корреспондента // Новый край. 1901. 11 марта. № 30. С. 4.
18. Яргаев М.Х. «Поддержание приятенных отношений с Китаем должно быть целью нашей политики». Две записки министра иностранных дел Российской империи графа М.Н. Муравьёва председателю Совещания об управлении Квантунской областью Д.М. Сольскому // Исторический архив. 2006. № 4. С. 117—126.
19. Quested R.K.I. “Matey” Imperialists? The Tsarist Russians in Manchuria, 1895—1917. University of Hong Kong, 1982. 430 p.

REFERENCES

1. Ayrapetov O.R. Port-Artur. K voprosu ob organizatsii bazy flota i kreposti [Port Arthur. On the Organization of the Fleet Base and the Fortress]. *Vestnik Moskovskogo universiteta, series 21 “Upravlenie (gosudarstvo i obshchestvo)”*, 2013, no. 4, pp. 3—22. (In Russ.)
2. Bazilevich M.E. *Deyatel’nost’ i vklad vypusknikov S.-Peterburgskikh arkhitekturnykh i inzhenernykh shkol v razvitiye arkhitektury Dal’nego Vostoka (vtoraya polovina XIX — nachalo XX v.): avtoref. dis. ... kand. arkhitektury* [Activity and Contribution of the Graduates of St. Petersburg Architecture and Engineering Schools to the Development of Architecture in the Far East (the Second Half of the 19th Century — the Beginning of the 20th Century): Abstract of PhD Thesis in Architecture]. Saint Petersburg, 2018, 19 p. (In Russ.)
3. Vitte S.Yu. *Vospominaniya. V 3-kh t. [Memoirs. In Three Volumes]*. Moscow, Sotskogiz Publ., 1960, vol. 2, 639 p. (In Russ.)
4. Datsyshen V.G. Mitropolit Innokentiy (Figurovskiy) [Metropolitan Innokentiy (Figurovskiy)]. *Voprosy istorii*, 2009, no. 12, pp. 24—36. (In Russ.)

5. Kazantsev V.P., Salogub Ya.L. *Russkaya Man'chzhuriya: opyt osvoeniya i upravleniya (1890-e gody – 1905)* [Russian Manchuria: Experience in Development and Government (the 1890s – 1905)]. Saint Petersburg, Nauka Publ., 2012, 285, 44 p., Illustrations, Maps, Portraits. (In Russ.)
6. Kradin N.P. *Russkaya arkhitektura Dal'nego Vostoka XVII – nachala XX v.: dis.... d-ra arkhitektury v vide nauch. doklada* [Russian Architecture of the Far East in the 17th Century – at the Beginning of the 20th Century: Doctoral Dissertation in Architecture as a Scientific Paper]. Moscow, Nauch.-issled. in-t teorii arkhitektury i gradostr-va Publ., 2003, 80 p. (In Russ.)
7. Levoshko S.S. Gorod Dal'niy v istorii rossiyskogo gradostroitel'stva v Man'chzhurii [The City of Dalniy in the History of Russian Town Planning in Manchuria]. *Rossiya i ATR*, 2000, no. 4, pp. 96–107. (In Russ.)
8. Levoshko S.S. *Russkaya arkhitektura v Man'chzhurii. Konets XIX – pervaya polovina XX v.* [Russian Architecture in Manchuria. The End of the 19th Century – the First Half of the 20th Century]. Khabarovsk, Chastnaya kollektsiya Publ., 2003, 174 p. (In Russ.)
9. Lil'e M.I. *Dnevnik osady Port-Artura* [The Diary of the Siege of Port Arthur]. Moscow, Tsentrpoligraf Publ., 2002, 364 p. (In Russ.)
10. Materialy k istorii osady Port-Artura. (Dnevnik inzhener-shtabs-kapitana V.V. Sakhrova) [Materials on the History of the Siege of Port Arthur. (The Diary of Engineer, Staff Captain V.V. Sakharov)]. *Voennyy sbornik*, 1907, no. 1, p. 218. (In Russ.)
11. *Port-Artur i Dal'niy, 1894–1904 gg.: posledniy kolonial'nyy proekt Rossiyskoy imperii.* Sb. dokumentov [Port Arthur and Dalniy, 1894–1904: The Last Colonial Project of the Russian Empire. Collection of Documents]. Introduction and comments by I.V. Lukoyanov, D.B. Pavlov. Moscow, Saint Petersburg, TsGI-Print Publ., 2018, 520 p. (In Russ.)
12. *Proshloe Port-Artura. Vospominaniya do voyny 1904 g.* [The Past of Port Arthur. Memoirs before the War of 1904]. Saint Petersburg, Izd. P.A. Artem'eva Publ., 1908, 108 p. (In Russ.)
13. Samoylov V.K. *Opisanie zanyatoy nami territorii na Lyaodunskom poluostrove* [Description of the Occupied Territory on the Liaodong Peninsula]. Saint Petersburg, Voennaya Tip. Publ., 1899, 347 p. (In Russ.)
14. Semenov V.N. *Blagoustroystvo gorodov* [Urban Development]. Moscow, Tip. P.P. Ryabushinskogo Publ., 1912, 184 p. (In Russ.)
15. Tireer. Port-Artur i ego interesy do uchrezhdeniya namestnichestva [Port Arthur and Its Interests before Vicegerency]. *Voennyy sbornik*, 1904, no. 1–3, pp. 225–233. (In Russ.)
16. *Entsiklopedicheskiy slovar' Granat.* [Granat Encyclopedic Dictionary.]. Saint Petersburg, Br. A. I. I. Granat I K° Publ., sine anno, vol. 17, 413 p. (In Russ.)
17. Yanchevetskiy D.G. V Dal'nem. Vpechatleniya korrespondenta [In Dalniy. The Reporter's Impressions]. *Novyy kray*, 1901, March, 11, no. 30, p. 4. (In Russ.)
18. Yargaev M.Kh. "Podderzhanie priyaznennykh otnosheniy s Kitaem dolzhno byt' tsel'yu nashey politiki". Dve zapiski ministra inostrannykh del Rossiyskoy imperii grafa M.N. Murav'eva predsedatelyu Soveshchaniya ob upravlenii Kvantunskoy oblast'yu D.M. Sol'skomu ["Friendly Relations with China Should Be the Objective of Our Politics". Two Notes from Count M.N. Muravyov, the Minister of Foreign Relations of the Russian Empire to D.M. Solsky, the Chairman of the Meeting on the Governance of the Kwantung Region]. *Istoricheskiy arkhiv*, 2006, no. 4, pp. 117–126. (In Russ.)
19. Quested R.K.I. "Matey" Imperialists? *The Tsarist Russians in Manchuria, 1895–1917.* University of Hong Kong Publ., 1982, 430 p. (In Eng.)