

**РУССКАЯ ИСТОРИЯ**



Геннадий Турмов

# ВЛАДИВОСТОК



**ФОРПОСТ РОССИИ  
НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ**



Русская история (Вече)

Геннадий Турмов

**Владивосток. Форпост  
России на Дальнем Востоке**

«ВЕЧЕ»

2019

**Турмов Г. П.**

Владивосток. Форпост России на Дальнем Востоке /

Г. П. Турмов — «ВЕЧЕ», 2019 — (Русская история (Вече))

ISBN 978-5-4484-8200-7

Основанный в 1860 г. пост Владивосток уже через двадцать лет стал городом, а в конце августа 1889 г. был объявлен крепостью и получил крепостной флаг. О людях, служивших в крепости, о трагических событиях войны 1904–1905 гг. в истории Владивостока, о кораблях Владивостокской эскадры эта книга. Она посвящена офицерам и матросам, священникам, сестрам милосердия, их неизвестным подвигам и судьбам, которые были найдены автором в результате исторических поисков и находок. Во второй части книги приводятся события СССР и Японии (1945), составленные по воспоминаниям морского спасателя инженеркапитана 1-го ранга Григория Рывкина. Автор выражает искреннюю благодарность доктору исторических наук А.А. Хисамутдинову, краоведам Н.Г. Мизь и О.Б. Стратиевскому за предоставленные материалы по истории города-крепости Владивостока. Особая благодарность И.Г. Кормилицыной, бережно хранящей память о своем отце – капитане 1-го ранга Г.И. Рывкине.

ISBN 978-5-4484-8200-7

© Турмов Г. П., 2019

© ВЕЧЕ, 2019

## Содержание

Рождение и становление города-крепости	6
Командир «Манджура»	7
Граф Муравьев-Амурский	11
Владивостокское морское собрание	13
Военные и Общество изучения Амурского края	14
Неизвестная Манзовская война	15
Памятник генерал-лейтенанту Н.М. Чичагову	18
Транссибирская магистраль	20
Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД)	22
События Русско-японской войны во Владивостоке	24
Конец ознакомительного фрагмента.	27

# **Геннадий Турмов Владивосток. Форпост России на Дальнем Востоке**

Печатается в авторской редакции



Знак информационной продукции **12+**

© Турмов Г.П., 2019

© ООО «Издательство «Вече», 2019

© ООО «Издательство «Вече», электронная версия, 2019

Сайт издательства [www.veche.ru](http://www.veche.ru)

## Рождение и становление города-крепости

20 июня (2 июля) 1860 г. 28 солдат и два унтер-офицера 3-й роты 4-го линейного батальона, высадившиеся в первой половине дня на северный берег бухты Золотой Рог с винтового транспорта «Манджур» (командир капитан-лейтенант А.К. Шефнер), поставили на нем палатки и основали военный пост Владивосток. Расположение поста было выбрано с таким расчетом, чтобы всегда был виден вход из пролива Босфор Восточный в бухту Золотой Рог, которая еще с древних времен носила китайское название Хай-Шень-Вэй, что в переводе на русский означало «Бухта голубого трепанга».

В 50-е годы XIX века, когда на западе Российской империи полыхала так называемая Крымская война, на побережье современного Приморья появились корабли англо-французской эскадры. В 1854–1856 гг. здесь проводил исследования английский военный пароход «Барракуда». Английские и французские мореплаватели давали названия будущим российским землям. Первое официальное название Порт-Мэй получила и бухта Золотой Рог. Рисунок бухты выполнил в своих дневниках судовой медик с «Барракуды» Джон Тронсон.

«...Я вышел на берег вместе с капитаном Черкавским, начальником нашей сухопутной команды, для выбора места под разгрузку строительных материалов, – вспоминал позднее один из основателей Владивостока Б.К. Кукель. – Отлогий берег, заросший травой, постепенно поднимался в гору, сплошь заросшую деревьями: липой, кленом, черной березой, дубом, пробковым деревом и другими породами. Богатая растительность, прекрасный климат и удобная гавань делали эту местность очень привлекательной. Настораживало только первых жителей близкое соседство тигров. Напуганные этими рассказами, мы взяли с собой 12 унтер-офицеров, вооруженных револьверами; выйдя на берег, наша команда разбрелась в разные стороны. В высокой траве мы не могли видеть друг друга; вдруг слышу ужасный крик одного из солдат, затем треск тростника, направляющийся в мою сторону, я еще не успел сообразить, что предпринять, как увидел перед собой желтую шерсть зверя, который, как мне показалось, готовился сделать прыжок. Признаюсь, я со страха присел на землю, так как был уверен, что это тигр, но животное, сильно напугавшее не только меня, но и всю команду, оказалось дикой козой, которую мы вспугнули. Выбрав место, мы свезли на берег две пушки с боевыми снарядами, а также доски и бревна, заготовленные для постройки казармы на 100 человек...»

Особую роль в основании поста Владивосток сыграл капитан Иван Францевич Черкавский, на которого было возложено в первые годы управление постами в гавани Новогородская и Владивосток.

С 1854 г. он со своей ротой 4-го Восточно-Сибирского линейного батальона осуществил строительство всех первых поселений по реке Амур.

В 1860 г. личный состав этой роты принимал участие в основании и строительстве поста Владивосток, капитан вел первые систематические метеорологические наблюдения в Приморье.

Именем Черкавского назван остров в заливе Посыет. До революции его имя носил полуостров, на котором находятся мысы Чуркина, Голдобина и др.

## Командир «Манджура»

Алексей Карлович Шефнер родился в 1832 г. в Санкт-Петербурге в дворянской семье. В 1846 г. он поступил юнкером в 18-й флотский экипаж Балтийского флота, в 1849 г. был произведен в мичманы. В 1852–1853 гг. на транспорте «Двина» офицер побывал на Камчатке, в Петропавловском порту. В 1856 г. его перевели в Сибирскую флотилию с производством в капитан-лейтенанты. В том же году на пароходе «Шилка» Шефнер совершил плавание по рекам Амур и Кутанай, затем по распоряжению генерал-губернатора Н.Н. Муравьева был командирован в Шилкинский завод с командой Морского министерства.

В конце 1858 г. его назначили командиром винтового транспорта «Манджур», который совершал плавания между Николаевском-на-Амуре, Де-Кастри, Дуэ, Ольгой, Посыетом, Косунаем, Императорской гаванью. До ноября 1870 г. транспорт «Манджур» совершал рейсы в дальневосточных морях, затем Шефнер был назначен командиром Амурской эскадры (г. Николаевск). На этой должности пробыл недолго, менее двух лет. Уже летом 1870 г. его назначили исполняющим дела командира Владивостокского порта. Именно в это время началось перебазирование главного порта, кораблей, частей и учреждений Сибирской флотилии из Николаевска во Владивосток, и здесь он проявил себя умелым администратором. Много сил отдал Шефнер строительству во Владивостоке служебных зданий, казарм, магазинов, госпиталя.

«...Меня давно интересует биография деда, – рассказывал известный поэт Вадим Шефнер, – я постарался изучить все имеющиеся документы. Но их, к сожалению, сохранилось немного. Вот, смотрите, прислали справку: “Сообщаем, что фотография основателя Владивостокского порта Шефнера в фондах Центрального государственного архива Дальнего Востока не обнаружена”. Зато в старом “Морском сборнике” нашел отчет деда о плавании на “Манджуре”. Он отмечал, что машина постоянно выходила из строя. Есть еще один любопытный документ – о продаже им своего дома под Морское собрание, когда он уезжал из Владивостока. А похоронен дед в Петербурге на Новодевичьем кладбище. Надгробие там было уничтожено, и я поставил новый памятник».

Одним из основателей Владивостока стал Бронислав Казимирович Кукель. В 21 год он окончил инженерное училище и отправился служить в управление Восточной Сибири.

Зима 1860 г. выдалась на редкость холодной и выжой. Молодой офицер едва не погиб во время метели, когда на собачьей упряжке пробивался в Николаевск-на-Амуре. Чудом собаки вынесли его к какой-то избушке. Войдя в нее, Кукель не поверил своим глазам – за походным столом как ни в чем не бывало чаевничал военный губернатор Приморской области контр-адмирал П.В. Казакевич, к которому и спешил офицер.

Отставив стакан с чаем, Казакевич сломал на конверте печать и развернул письмо.

«...Предлагаю вашему превосходительству взять для десанта на суда вашей эскадры только одну комплектную роту линейного батальона с положенным числом стрелков и разместить поровну в укрепленных постах, которые вы имеете основать в гаванях Владивосток и Новгородской...»

Как только на Амуре начался ледоход, в Николаевске стали готовиться к предстоящей экспедиции. 2 июня 1860 г. Казакевич поднялся на борт транспорта «Манджур», чтобы попрощаться с Кукелем и пожелать ему удачи. По пути транспорт зашел на Сахалин в Дуэ и в бухту Ольга.

В конце августа 1889 г. Владивосток официально был объявлен крепостью, и на батареях Владивостока под гром пушек и разноцветье салюта взвился крепостной флаг. Прошли годы и десятилетия...

В январе 1959 г. Владивостокский городской Совет депутатов трудящихся учредил юбилейную комиссию по подготовке к празднованию столетней годовщины основания Владиво-

стока. В план мероприятий празднования включили предложение Приморского филиала Географического общества СССР (ныне Общество изучения Амурского края) и бюро Приморской секции ветеранов Гражданской войны о сооружении монумента в память основания города.

Монумент имел трехчастную композицию, состоящую из ростральной колонны высотой 25 метров, увенчанной бронзовой моделью транспорта «Манджур», статуи моряка-тихоокеанца, жестом приглашающего во Владивосток. К юбилейным дням соорудили временную бетонную 15-метровую шестигранную колонну и установили статую моряка, опирающегося рукой на якорь. На постаменте высечены слова В.И. Ленина «Владивосток далеко, но ведь это город-то нашенский». Открытие монумента состоялось 2 июля 1960 г. на 28-м км шоссе Владивосток – Хабаровск. В 1970 г. временную колонну заменили на 25-метровую из бетона с декоративным покрытием под камень. Статую переставили на другой пьедестал. В 2012 г. при подготовке Владивостока к саммиту АТЭС, колонна была развернута на 180 градусов в сторону построенной к этой же дате автомагистрали.

...Владивосток называют морскими воротами России на Тихом океане. Основанный как военный пост в 1860 г. Владивосток быстро завоевал признание энергичных людей и из самой России, и из-за рубежа как город, в котором можно заниматься успешной коммерческой деятельностью. Его геополитическое положение значимо во все времена. Люди, связывавшие свою судьбу с этим городом, тоже особенные. Среди военных немало путешественников и исследователей, среди гражданских – промышленников, экономистов, просветителей и ученых. Именно во Владивостоке, вслед за Томском, появилось в 1899 г. первое к востоку от Урала высшее учебное заведение – Восточный институт.

А в самый разгар Гражданской войны во Владивостоке стараниями профессора Восточного института В.М. Мендрин с товарищами было создано и первое высшее учебное заведение по подготовке инженеров – Владивостокский высший политехникум. Столетие инженерного образования на Дальнем Востоке отмечается в ноябре 2018 г.

Само слово «инженер» происходит из латинского языка и означает «врождённые способности; остроумная выдумка», да и самих инженеров иногда называли «остроумными изобретателями».

Первоначально инженерами называли лиц, которые управляли военными машинами. Понятие «гражданский инженер» появилось в XVI веке в Голландии применительно к строителям мостов и дорог, затем в Англии и других странах. В России инженерное образование началось с основания в 1701 г. в Москве Школы математических и навигационных наук.

Инженерное сословие в дореволюционной России было одним из самых уважаемых, и наши специалисты высоко ценились даже за рубежом. Профессия инженера и в советские времена была одной из самых почетных и востребованных. Но в определенное время престиж инженерной профессии был утрачен. Даже само слово «инженер» практически исчезает из нашего лексикона, заменяясь другими – специалисты, менеджеры... Исчезает слово – исчезает и статус, сама профессия.

Владивосток – город морских традиций, морских династий. В названиях островов, мысов, бухт, заливов и гаваней, окружающих город, в названиях его улиц навечно запечатлены имена первооткрывателей, первопроходцев. Трудно найти человека, судьба которого не была бы связана с городом. Крепость Владивосток, его форты строили известнейшие русские военные инженеры Алексей Шошин и Дмитрий Карбышев. По его улицам ходили великий российский летчик Петр Нестеров и знаменитые полярные исследователи Рауль Амудсен и Фритьоф Нансен, здесь служили лейтенант Петр Шмидт и адмирал Степан Макаров, работали и учились в политехническом институте полярные исследователи начала и середины XX века профессор Михаил Павлов, Иннокентий Толмачев и Михаил Сомов.

Владивосток стал портом для всех видов флотов: военно-морского, торгового, рыбопромыслового и научно-исследовательского. Здесь есть порты и причалы, дебаркадеры и рейды,



склады и порталы, судовые мастерские и доки – вся та инфраструктура, которая так необходима морскому городу.

К концу XX века Владивосток стал одним из немногих в России и в мире городов – обладателей мемориальной флотилии. Символами трудовой и боевой славы застыли у военного причала и на пьедестале почета корабль «Красный вымпел», подводная лодка С-56, траулер, торпедный и буксирный (первое в СССР цельносварное судно) катера. Город породил целую плеяду моряков, исследователей, ученых, писателей и поэтов, инженеров и общественных деятелей, связанных с морем. Первая в мире женщина – капитан дальнего плавания Анна Щетинина, первое в Советском Союзе цельносварное судно – буксир «ЖС», построенный под руководством профессора Виктора Вологодина, первые в мире автономные подводные аппараты, созданные под руководством академика РАН Михаила Агеева... Первых много, потому что деятельность большинства горожан связана с морем.

Главный инженерный вуз Дальнего Востока всегда был в развитии, в нем появлялись новые специальности и направления, а новые имена инженеров вписывались в историю морского Владивостока.

Так, у истоков гидроакустики стояли крупные ученые-академики Виктор Ильичев и Михаил Агеев. Вуз возглавляли изобретатели и профессора, специалисты в области океанотехники Борис Титаев и гидротехник Николай Храпатый. Среди преподавателей, выпускников и учеников есть Герои Советского Союза и Социалистического Труда, лауреаты Государственных премий. Бороздят моря и океаны, названные в честь выпускников и преподавателей политехнического морские суда: «Профессор Виктор Вологдин», «Григорий Алексеев», «Виктор Дубровский», «Профессор Воеводин», «Профессор Барабанов».

Бывший студент судостроительного отделения ДВПИ, Герой Советского Союза М. Сомов возглавлял станцию «Северный полюс – 1». Проектировали и строили корабли и подводные лодки Герои Социалистического Труда А. Деев, Н. Пустынцев. Долгие годы руководили конструкторским бюро А. Гундобин, Дальзаводом – Ю. Удовиченко и С. Кучеренко, Ленинградским Адмиралтейским объединением – В. Дубровский. Первым секретарем Приморского крайкома партии работал выпускник кораблестроительного факультета Дмитрий Гагаров, министрами и заместителями министров были А. Гульченко, В. Кумановский, М. Лариошин и другие. И это только те, кто непосредственно связан с морским делом.

Владивостокская крепость была построена в конце XIX – начале XX века и стала последней и лучшей из всех морских крепостей мира.

Строительство крепости не было закончено по причине начавшейся Первой мировой войны (1914) и последовавшей за ней Октябрьской революцией (1917).

Крепостные сооружения строились с учетом последних достижений фортификационной науки в три этапа:

Закладка крепости (1889–1899).

Строительство второй линии обороны (1899–1905).

Проектирование и возведение главной линии обороны (1906–1918).

В 1918 г. были полностью прекращены строительные работы. В 1923 г. в связи с соглашением между японским командованием и командованием Народно-революционной армии Дальневосточной республики о демилитаризации Владивостока крепость была упразднена.

В 30-е годы прошлого столетия объекты крепости стали использоваться Тихоокеанским флотом под командные пункты, узлы связи, хранилища боеприпасов. Некоторые батареи были перестроены под новые орудия береговой обороны и зенитные орудия.

Весной 1931 г. правительством СССР было принято решение об усилении обороны Владивостока. Нарком обороны К.Е. Ворошилов прибыл во Владивосток и лично выбрал место для установки артиллерийской батареи на о. Русском. Башни с линкора «Полтава» были

доставлены на Русский остров, и в 1934 г. монтаж батареи был закончен и ей было присвоено имя К. Ворошилова.

В наше время, в 1992 г., были проведены показательные стрельбы Ворошиловской батареи. Цель диаметром 2 м была поражена на расстоянии 11 км.

В настоящее время батарея снята с вооружения и превратилась в объект туризма, как и все 122 объекта Владивостокской крепости, среди которых оборонительные сооружения (форты, опорные пункты, редуты, пороховые погреба, противодесантные капониры), инфраструктурные сооружения (казармы, флигели, склады, хранилища и пр.).

## Граф Муравьев-Амурский

– Товарищи, поздравляю вас! Не тщетно трудились мы: Амур сделался достоянием России! Да здравствует император Александр и да процветает под покровом его вновь приобретенная страна! Ура! – Голос генерал-губернатора Восточной Сибири Николая Николаевича Муравьева слегка дрожал от волнения, когда 18 апреля 1858 г. он зачитывал свой приказ войскам в Усть-Зейском посту. Два дня назад был заключен Айгунский договор, возвестивший миру о присоединении к России дальневосточных земель.

Подробную информацию о заключении Айгунского договора поместили «Санкт-Петербургские ведомости». «Спешу сообщить вам известие, – писал 20 июня 1858 г. корреспондент газеты, – радостным образом взволновавшее наш город и которое с не меньшим удовольствием будет везде принято в Восточной Сибири. Курьер с Амура, из нашего Усть-Зейского поста, проездом в Петербург привез сюда известие, что генерал-губернатору Восточной Сибири Н.Н. Муравьеву удалось заключить с китайскими уполномоченными новый трактат о разграничении России с Китаем...»

26 августа того же года император всероссийский Александр Николаевич издал указ, подводящий итог личным заслугам Муравьева: «Граф Николай Николаевич! Примерно ревностное и полезное служение ваше, неоднократно ознаменованное военными подвигами и особыми отличиями на поприще гражданского управления, обратили на себя внимание в Бозе почившего родителя моего. Справедливо оценивая ваши достоинства, он вверил начальствованию вашему обширный край в отдаленнейших пределах империи. Вы вполне оправдали доверие одиннадцатилетними неутомимыми трудами на пользу и благоустройство вверенной управлению вашему Восточной Сибири. В воздаяние за таковые заслуги ваши Я возвел вас указом, сего числа Правительствующему Сенату данным, в графское Российское империи достоинство, с присоединением к имени вашему названия Амурского, в память о том крае, которому в особенности посвящены были в последние годы настоятельные труды ваши и постоянная заботливость».

Тем же указом Муравьеву было присвоено звание генерала от инфантерии, а в историческом 1858 г. был подписан еще один указ, после чего и появилось на картах Приморье.

В заключении Айгунского договора вместе с Муравьевым-Амурским участвовали также обер-квартирмейстер подполковник Константин Фадеевич Будогоский, показывавший во время переговоров на картах все земли, отходившие к России, и Яков Парфельевич Шишмарев, переводчик с маньчжурского языка. Будогоский затем возглавил экспедицию, которую по горячим следам организовал Сибирский отдел Русского географического общества для исследования новых земель. Вместе с ним в самом начале 1859 г. на Уссуре выехали два астронома – поручик А.Ф. Усольцев и капитан П.А. Гамов, топограф капитан А.И. Елец, художник академик А.А. Мейер, переводчик Я.П. Шишмарев, а также три отделения съемщиков. Цели и задачи экспедиции были предельно ясны: съемка демаркационной линии, а также побережья Японского моря и составление подробной карты Приморья.

Н.Н. Муравьев-Амурский встретил экспедицию Будогоского в Посъете, а затем отправился на «Америке» в Китай. 1 июля 1859 г. судно бросило якорь в гавани Вей-хайвей. Генерал-губернатор об этом историческом плавании писал: «Бухту Посъета мы отмежевываем себе и границу проводим до устьев Тюмень-Ула, которая составляет границу Кореи с Китаем. Не хотелось бы захватывать лишнего, но оказывается необходимо: в бухте Посъета есть такая прекрасная гавань, что англичане непременно бы ее захватили при первом разрыве с Китаем. Я уверен, что убеждение это подействует и в Пекине. При устье реки Суйфуна, немного севернее бухты Посъета, множество прекрасных заливов».

Тогда же Муравьев-Амурский отдал приказ описать южное Приморье. 15 января 1860 г. граф сообщил военному губернатору Приморской области контр-адмиралу П.В. Казакевичу: «...Все распоряжения мои относительно занятия правого берега р. Уссури и постройки на Уссури канонерских лодок остаются в прежней силе, равносильно как и распоряжения касательно раннего выхода нашей эскадры в море, крейсирования в течение всего лета вдоль залива Петра Великого, описи берегов и, наконец, занятия двух пунктов на берегу при заливе Петра Великого. Министерство иностранных дел, в отношении своем ко мне от 13 октября [1859], № 30, разрешает, правда, занятие гавани Новгородской (Посьета) только в случае крайности, но так как я ввиду политических обстоятельств будущего лета усматриваю совершенную крайность в том, чтобы Россия стала твердою ногою на всем побережье до границ Кореи, то долгом считаю подтвердить вам снова о занятии военными постами в нынешнем году гаваней Новгородской и Владивосток».

После отставки Муравьеву-Амурскому суждено было прожить чуть больше 20 лет. В метрической книге Свято-Троицкой Александро-Невской церкви, состоящей при Российско-императорском посольстве в Париже, начертано: «1881 г., ноября 18-го дня скончался от гангрены член Государственного Совета, генерал-адъютант, генерал от инфантерии, граф Николай Николаевич Муравьев-Амурский, 72-х лет от роду. Перед смертью был исповедован и приобщен Святых Тайн протоиереем Василием Прилежаевым. Тело предано земле на Монмартровском кладбище в Париже».

На одном из «амурских обедов», куда по традиции собирались те, кто верой и правдой служил России на Дальнем Востоке, было принято решение увековечить память о Н.Н. Муравьеве-Амурском...

В феврале 1900 г. состоялся 37-й «амурский обед», на котором предложили перенести прах Муравьева-Амурского из Парижа в Хабаровск. Первая мировая война, а затем и революция отодвинули выполнение намеченного на долгие годы.

В 1991 г. прах Н.Н. Муравьева-Амурского был торжественно перезахоронен во Владивостоке, а через несколько лет на месте захоронения был воздвигнут памятник графу Н.Н. Муравьеву-Амурскому работы скульптора К. Зинича.

Граф изображен в парадном мундире со свитком в руке – Айгунским договором.

## Владивостокское морское собрание

В эпоху расцвета парусного флота, когда зимой в замерзающих морях офицерам делать было практически нечего, многие из них увлекались дружескими пирушками с вином и картами. Такая праздность особенно на молодежь действовала губительно.

Чтобы уменьшить это зло, командир Кронштадтского морского порта С.К. Грейг предложил создать в 1786 г. морской клуб для приятных, полезных и благородных развлечений». Один из современников писал: «Простота нравов, взаимная любовь, дружеское обращение начальников с подчинёнными и безусловное уважение последних к первым явили полезные последствия: семейные между собой сблизились, а молодые офицеры, ознакомясь с лучшим обществом, сделались нравственнее». Кронштадтский морской клуб стал первым прообразом российских морских собраний.

В феврале 1802 г. состоялось открытие Кронштадтского благородного собрания, которое впоследствии стало именоваться Кронштадтским морским собранием.

По примеру Кронштадта подобные собрания стали создаваться в других военно-морских базах Российского флота.

История Владивостокского морского собрания неразрывно связана с историей Тихоокеанского флота и берет свое начало от Николаевского-на-Амуре благородного собрания.

19 (7) февраля 1872 г. командир Сибирской флотилии и портов Восточного океана контр-адмирал Крон на имя управляющего Морским министерством сообщал: «...амурский экипаж отправляется во Владивосток, где будут собраны на следующую зимовку и все суда флотилии. Считаю необходимым принять меры к обеспечению быта офицеров, которые по своим недостаточным средствам не могут заняться каждый отдельным хозяйством и будут совершенно лишены самых необходимых удобств жизни. Эти неудобства смогут быть устранены устройством во Владивостоке Морского собрания...»

4 июля (22 июня) 1876 г. контр-адмирал Г.Ф. Эрדман доложил управляющему Морским министерством об открытии во Владивостоке морского собрания. Первым председателем ВлМС был избран командир Владивостокского порта контр-адмирал Шефнер Алексей Карлович. Имя А.К. Шефнера неразрывно связано с Владивостоком. В 1861 г. он командовал транспортом «Манджур», высадившим во Владивостоке первый десант и основавший город. Владивостокское морское собрание прекратило свое существование осенью 1922 г. Воссоздано Владивостокское морское собрание решением Военного совета Тихоокеанского флота 16 декабря 2002 г.

Первоначально здание Морского собрания было построено в 1885 г.

Деревянное здание, украшенное красивой деревянной же резьбой, фасадом обращено к бухте Золотой Рог.

В разное время в библиотеке Морского собрания работал А.П. Чехов, выступал с докладами адмирал С.О. Макаров.

Во время событий 1905–1907 гг. здание сгорело вместе с библиотекой. В 1909 г. на этом месте было построено новое каменное здание.



## Военные и Общество изучения Амурского края

Основанное в 1884 г. Общество изучения Амурского края (ОИАК), впоследствии ставшее филиалом Русского географического общества, начало систематическое научное изучение восточной окраины России.

Устав ОИАК утвердил военный губернатор Владивостока контр-адмирал А.Ф. Фельдгаузен. Членами Общества среди прочих стали известные военные С.О. Макаров, П.И. Надаров, Н.М. Пржевальский, В.К. Арсеньев и другие.

Учредители Общества своей целью в соответствии с уставом поставили: «...всестороннее изучение р. Амур, русского побережья Восточного океана и сопредельных местностей и ознакомление с ними посредством собрания коллекций и разных сведений по всем отраслям естествознания, географии, этнографии и археологии и научной разработки собранных материалов, равно посредством составления библиотеки из сочинений об указанном крае, не ограничиваясь какой-либо специальностью».

30 июня 1888 г. состоялась торжественная закладка здания музея Общества, а 30 сентября 1890 г. в присутствии приамурского генерал-губернатора барона А.Н. Корфа музей был торжественно открыт. В нем имелись археологический, этнографический, минералогический, ботанический и зоологический отделы. Вход в музей по вторникам, пятницам и воскресеньям был бесплатным. Во время празднования 25-летия музея его директор доктор А.К. Мольтрехт сказал: «Когда это детище достигнет зрелого возраста, созданные им коллекции должны будут представлять собой прочные и не подвергающиеся разрушению памятники, ясно освещающие минувшие столетия. Не только история земли и обитающих на ней туземных племен, но и растения и животные должны отражаться ясно и разборчиво в этом зеркале прошедших веков; давно вымершие виды животного мира и редкости нашей флоры должны воскреснуть благодаря искусной руке консерватора-художника для зрителя далеких будущих поколений, заглядывающего в 19-е столетие, в эпоху зарождения русского изучения северо-востока великой Азии».

К 1917 г., круто изменившему судьбу России, ОИАК представляло собой авторитетную научно-просветительскую организацию, обладающую богатейшим архивом и библиотекой.

Пережив почти без потерь трудные годы интервенции, Гражданской войны и восстановления разрушенной экономики, мрачные 30-е годы, ОИАК осталась верна своим традициям.

В настоящее время в структуру Общества входят различные клубы, которые подразделяются на секции.

Например, клуб истории морского флота объединяет военных моряков, ученых и знатоков истории флота России.

В состав клуба входят: секция подводного поиска, знаменитая исследовательскими работами по подъему затонувших в XIX в. фрегата «Паллада», крейсера «Изумруд» и парусно-винтовой шхуны «Восток» – одной из первых потерпевших бедствие в заливе Петра Великого в 1883 г.; секция кораблестроения и судоремонта.

Клуб «Владивостокская крепость» учрежден как военно-исторический клуб в 1989 г., в состав ОИАК вошел в 2000 г. Основное направление работы – научное исследование фортификационного наследия Дальнего Востока России как в экспедициях, так и в региональных и федеральных архивах и библиотеках.

## Неизвестная Манзовская война

Среди множества вооруженных конфликтов на Дальнем Востоке, в которых участвовали российская армия и флот, Манзовская война<sup>1</sup> занимает особое место. Это были настоящие боевые действия против так называемых манз – выходцев из Китая, пытавшихся в 60-е годы XIX века хозяйничать в Уссурийском крае.

Среди множества больших и малых островов самого большого залива Японского моря у российских берегов особое место занимает остров Аскольд.

Остров Аскольд горист, его скалистые берега круто обрываются в море. Мирный островок, каких немало в наших водах. Сегодня мало что напоминает о его трагическом прошлом, но если подольше походить по острову, внимательно вглядываясь под ноги, то вам откроются многие тайны Аскольда, который вполне заслуживает сравнения с островом графа Монте-Кристо.

Золото. Во все времена оно становилось причиной вражды и раздора между людьми. Вот и здесь, на дальневосточном островке, оно положило начало так называемой Манзовской войне, о которой и пойдет сейчас речь.

Еще не так давно (что для истории значат какие-то семьдесят лет) владивостокские дачники где-нибудь на Седанке или Океанской с наступлением темноты наглухо закрывали ставни на окнах, похожих на бойницы, остерегаясь непрошенных гостей, а бабушки, отпуская внуков погулять, внушали: «Смотри не ходи далеко, а то хунхуз в тайгу утащит!»

Хунхузами в то время называли китайцев, промышлявших разбоем в Уссурийском крае. К сожалению, сегодня мы не найдем сведений, проливающих свет на это явление. Долгое время под запретом было само понятие «хунхузы», не говоря уже об их преступлениях, между тем таинственные «триады» из Китая имели свои мощные базы у нас в Приморье, черпая отсюда богатства. Торговля золотом, опиумом, вымогательство, азартные игры – вот были основные пути получения доходов.

В 1867 г. шхуна «Алеут» под командованием А.А. Этолина подошла к острову Аскольд. Высадившись на берег, А.А. Этолин объявил, что промывка золота на острове запрещена русским правительством. Он дал пришельцам двое суток на сборы и потребовал по истечении этого срока покинуть Аскольд. На третий день «Алеут» вернулся к острову, имея на борту 25 солдат под командованием поручика Каблукова и горное орудие. Понадобилась еще неделя, чтобы полностью освободить от хунхузов весь район. Для этого даже пришлось вызвать целый отряд подполковника Дьяченко, а в пролив Стрелок выставить пост.

Прошел год. 19 апреля 1868 г. шхуна «Алеут» вновь подошла к острову Аскольд. Но предоставим слово очевидцу. «Офицеры шли как на прогулку или веселый пикник, – писал в своей книге «На далеком Востоке» капитан 2-го ранга и первый приморский писатель А.Я. Максимов. – Не было сделано никаких распоряжений на случай нечаянного нападения, не принято было даже самых необходимых мер предосторожности. Всем казалось, что стоит сказать слово, и хищники беспрекословно оставят остров, выдадут промытое ими золото и изломают свои постройки и инструменты».

Отряд подошел к золотоискателям шагов на двадцать и остановился; от него отделился начальник десанта и приблизился для переговоров к выступившему вперед рябому китайцу.

– Ты старшина? – спросил он последнего.

– Моя, капитан, – проговорил угрюмо старшина. – А чего твоя надо здесь?

– Вам запрещено промывать на острове золото. Зачем вы работаете?

---

<sup>1</sup> См.: Турмов Г.П., Хисамутдинов А.А. Владивосток. – Город воинской славы. Владивосток: Изд. дом ДВФУ, 2012.

– Цин-дао (Зеленый остров – так китайцы называли Аскольд) – наш, капитан, мы и работаем. И золото наше. Мы не уйдем, хошь твоя и гнал нас. Мы твоя знать не хочу, – прохрипел старшина с энергичным жестом.

– Слушай, старшина, – проговорил твердо начальник десанта, – если не хочешь ссоры, уходи со своими товарищами сейчас же, а не уйдешь – я прогоню вас силой. Со мной здесь солдаты, а на судне еще есть.

– Врешь, собака, твоя не прогонит нас, – злобно заревел вдруг старшина и диким остервеневшим зверем бросился на начальника десанта.

Тот не ожидал такого внезапного нападения и поспешил вернуться к своему отряду. В это время со стороны хищников раздались первые выстрелы...»

В этом бою алеутцы потеряли трех матросов, а восемь матросов и поручик Петрович были тяжело ранены. С этой стычки на Аскольде и началась Манзовская война. Втянутым в нее мгновенно оказалось все Приморье. В ночь на 26-е апреля хунхузы уничтожили пост в заливе Стрелок и предприняли попытку захватить Находку, но гидрограф К.С. Старицкий, возглавивший немногочисленный гарнизон, с блеском сумел ее отразить. В первые же дни войны хунхузам удалось сжечь деревню Шкотово и уничтожить Никольское. Они вплотную подошли и к Владивостоку.

Генерал-губернатор Восточной Сибири объявил Уссурийский край на военном положении и назначил полковника М.П. Тихменева командующим всеми войсками. К Уссурийскому краю стали стягиваться и регулярные войска из Приамурья.

Во Владивостоке было очень беспокойно. Не раз дозоры, выставленные в пригороде, у Первой Речки, обнаруживали вооруженных хунхузов. К тому времени в городе, который только-только зарождался, проживали чуть больше пятисот человек, включая и военных. Частных домов было 35, казенных – 32. Население в основном обслуживало военные части и корабли, заходившие в порт.

До открытых боев дело не доходило, так как отряды хунхузов, почувствовав сильное сопротивление, предпочли направиться по реке Дауби-хе к русским станицам. Но их успел перехватить отряд подполковника Маркова. Около станицы Дубининской состоялось главное сражение этого конфликта, получившего к тому времени название Манзовской войны. Регулярные русские войска, одержали победу, и хунхузы, рассеявшись, небольшими группами пересекли русско-китайскую границу.

Наивысшую награду после победы получил командир поста Владивосток А.А. Этолин. За успешную оборону города его наградили орденом Святого Владимира, вручили именное золотое оружие и представили к внеочередному званию капитан-лейтенант.

Совмещая обязанности командира шхуны «Алеут» и начальника поста Владивосток, Этолин сумел так воодушевить экипаж шхуны своей любовью к городу, что весь он работал на его благо. Говорят, что команда «Алеута» дала жизнь одной из первых улиц во Владивостоке – Алеутской, прорубив просеку в дремучей тайге.

Хунхуз (от искаженного китайского хун хуцзы) в буквальном переводе означает «краснобородый». Первое определение понятия дал в 1880 г. Ф.Ф. Буссе. По его словам, «хунхуз... профессиональный разбойник, передающий свое ремесло своим детям, но название это дается также всякому китайцу, занимающемуся разбоем, даже вследствие случайных причин и временно».

На территории Приморья действовали как местные шайки, так и «гастролеры» из соседней Маньчжурии. Грабеж, вымогательство и похищение ради выкупа были их излюбленными занятиями. К числу других хунхузских «промыслов» принадлежали хищническая добыча золота, выращивание опийного мака и контрабанда. От «лесных братьев» не отставали «морские» и «речные» хунхузы, грабившие суда на Амуре, Уссури и в укромных бухтах Южного Приморья.

В 1868 г. хунхузы, возмущенные выдворением с золотых приисков о. Аскольд, смерчем прошли по югу Приморья – эти события остались в истории как «манзовская война». Разгром фермы шкипера Ф. Гека в 1879 г., убийство семьи купца К.А. Купера в 1882 г., серия дерзких ограблений китайских купцов в центре Владивостока осенью 1899 г. – вот самый короткий перечень их «подвигов».

Своего пика хунхузиада достигла в годы Гражданской войны. В узкой пограничной полосе возле станции Гродеково в 1920–1922 гг. постоянно находилось более 11 тысяч (!) «краснобородых». Лишь укрепление дальневосточных границ СССР и установление японского оккупационного режима в Маньчжурии нанесли хунхузничеству смертельный удар.

## Памятник генерал-лейтенанту Н.М. Чичагову

Генерал-лейтенант Николай Михайлович Чичагов, в 1899–1903 гг. – военный генерал-губернатор Приморской области, наказной атаман Уссурийского казачьего войска, впоследствии – начальник Заамурского округа отдельного корпуса пограничной стражи, был удостоен памятника ещё при жизни. Принимая личное участие в военных действиях в период Боксёрского восстания в 1901 г., он не позволял никаких грабежей и бесцельного уничтожения фанз и имущества китайских жителей. В благодарность за это в г. Нингута (ныне Муданьцзян) провинции Хейлуцзян ему был поставлен памятник. Памятник представлял собой каменную стелу с надписями на русском и китайском языках. Такой же памятник был отправлен жителями Нингуты во Владивосток, где Чичагов передал его музею Общества изучения Амурского края. К сожалению, русский текст на памятнике не сохранился, а текст китайской надписи был переведён на русский язык губернским секретарём Сахаровым в 1901 г. и недавно обнаружен в архивах приморским краеведом Н.Г. Мизь:

«Перевод надписи на памятнике-камне, поставленном в городе Нингута в честь заслуг г. военного губернатора Приморской области генерал-лейтенанта Чичагова.

Именно теперь настало время прекратить кровопролитие, происходившее между сражающимися войсками, которые как можно скорее старались поражать друг друга, затем, чтобы потом, кто окажется могущественнее и сильнее, торжествовать победу и склонить побеждённого к покорности.

Только лишь теперь представилась возможность вернуть обратно народ к своему имуществу, по-прежнему поселиться в городе и его окрестностях и каждому спокойно заниматься своим делом.

Эта просьба народа услышана в Китае, поистине весьма немногими, а также и в других иностранных государствах, но таковая, сверх ожидания, ныне нашла отклик в лице господина военного губернатора великого Российского государства генерала Чичагова.

Генерал Чичагов – известный генерал, и на русской территории пользуется известностью и управляет Приморской областью.

Летом текущего года неожиданно появилась партия большого кулака, которая всячески старалась возмущать народ против соседней державы, непрерывно выступая против неё, желая этим вовлечь её в войну.

Не было никакой возможности начать переговоры о восстановлении дружественных отношений. Генерал (Чичагов) состоял начальником войск, и он неожиданно вынужден был взяться за оружие, собрал доблестные войска и быстро, по железной дороге и на лошадях, передвинул таковые, так что они в первых числах 8-й луны (в августе) наступили на Нингуту.

В это время нужно было видеть: горы, степь и город были объаты огнём, старцы и матери с грудными детьми спешили укрыться, но в пути от сильного напора бежавшей толпы падали; всюду были слышны орудийные выстрелы, плач, стоны, и не было возможности отличить хороших людей от дурных, и без разбору все уничтожалось. Передать все то, что в то время происходило, нет возможности. Как маньчжуры, так и китайцы искали спокойствие, возможность прекратить кровопролитие и восстановить по-прежнему в городе спокойствие. В этом не только проявил искренность и чистосердечность генерал Чи, но и заботился умиротворить и восстановить спокойствие.

Он в самом начале, со свойственным воинственным видом, выказал свою силу и храбрость, подобно грому, а затем осыпал благодеяниями, подобно дождю или росе, увлажняющим землю.



Уничтожал разбойников, давая этим возможность жителям спокойно заниматься хозяйством. Дабы поднять благосостояние народа, им были открыты хлебозапасные магазины, из которых выдавался хлеб беднякам.

Многие жители были им облагодетельствованы.

Лица, страдающие болезнями, помещались в открытую им больницу, где они и пользовались бесплатно.

Помимо того, он дал возможность отправлять мальчиков для изучения грамоты. Всё, что ни встречается, напоминает о сделанных им благодеяниях, и народ, все до единого, за оказанные им благодеяния, пожелал запечатлеть все его заслуги на памятнике, считая за великое счастье пребывание в Нингутае столь великодушного генерала-старца, обладающего крепким телосложением и человеколюбием.

Памятник этот будет находиться на вершине горы Нингутаевского района и будет напоминать о том, что в эти дни были прекращены военные действия и народ Поднебесной империи очнулся и в стране водружено спокойствие и мир. Питаем надежду, что после этого дружественные отношения будут более искренними и чистосердечными и сохранятся на долгое время, так что этим спокойствием и счастьем будут наслаждаться и наши потомки.

Перевёл губернский секретарь Сахаров.

1901 года, 3 февраля, г. Нингута».

В период культурной революции в Китае памятник Чичагову в Нингутае был варварски уничтожен.

Во Владивостоке дубликат памятника был по неизвестным причинам расколот, и в настоящее время две его половинки стоят по разные стороны входа одного из зданий краевого музея им. Б.К. Арсеньева.

Участник трех войн (Русско-турецкой 1877–1878 гг., поход в Китай 1900–1901 гг., Русско-японской 1904–1905 гг.).

П.М. Чичагов родился в 1852 г., окончил Пажеский корпус (1871) и Николаевскую академию генерального штаба (1878). В должности начальника Заамурского округа отдельного корпуса пограничной стражи прослужил с 1903 г. до неожиданной кончины в 1910 г.

Помимо орденов и медалей за русско-японскую войну, был удостоен «высочайшей» благодарности от Николая II: «...за вполне успешную и энергичную деятельность по охране Восточной железной дороги, благодаря чему могло успешно завершиться сосредоточение Маньчжурской армии».

## Транссибирская магистраль

*Не проехав из столицы до Дальнего Востока, нельзя будет называться подлинным русским...*

**С.Ю. Витте, 14-й министр путей сообщения Российской империи (1891–1892)**

Бурное освоение Дальнего Востока в конце XIX века, особенно его южных районов, развитие прибрежной торговли, строительство коммерческого торгового порта во Владивостоке предопределили судьбу строительства железной дороги. Строительство Великого Сибирского пути (историческое название) было начато в 1891 г. одновременно с востока и запада.

Технические условия на строительство Транссибирской железной дороги (Челябинск – Владивосток) были утверждены императором Александром III 13 мая 1893 г. В их основу закладывался принцип «хорошей и прочной постройки, с тем чтобы ожидаемое в будущем увеличение пропускной способности железных дорог было достигнуто достройкой линии, а не коренной её переделкой».

Строительство дороги в основном осуществлялось воинскими командами и ссыльными каторжанами при помощи кирки и лопаты. По скорости сооружения, по протяжённости, преодолённым во время строительства трудностям и объёмам выполненных работ Великая Сибирская железная дорога не имела равных во всём мире.

Транссибирская магистраль, или Великий Сибирский путь, – железная дорога через Европу и Азию, соединяющая российские западные, северные и южные порты, а также железнодорожные выходы в Европу (Санкт-Петербург, Мурманск, Новороссийск), с одной стороны, с тихоокеанскими портами и железнодорожными выходами в Азию (Владивосток, Находка, Ванино, Забайкальск) – с другой. Исторически Транссибом является лишь восточная часть магистрали: от Челябинска (Южный Урал) до Владивостока. Именно этот участок был построен с 1891 по 1916 г.

Восточный участок Транссиба – Уссурийская железная дорога – на начальном этапе строительства был отмечен знаменательным событием. По велению императора Александра III закладку строительства железнодорожной магистрали произвел цесаревич Николай Александрович во Владивостоке.

19 мая 1891 г. 23-летний цесаревич Николай Александрович, будущий царь Николай II, с помощью молотка, раствора цемента и лопаты замуровал в каменную нишу «на веки вечные» серебряную доску. Так был заложен вокзал – одно из красивейших зданий во Владивостоке, украшенное росписями, панно и изразцами.

Газеты писали о путешествии цесаревича Николая и его возвращении в Россию через Владивосток как об уникальных событиях для русской истории. Наследник престола заложил не только здание вокзала, но и открыл сухой док, действующий и сейчас, а также положил первый камень в фундамент памятника адмиралу Г.И. Невельскому.

К 1894 г. вокзал станции Владивосток был построен по проекту военного инженера-капитана П.Е. Базилевского.

После Русско-японской войны 1904–1905 гг., когда Россия потеряла доступ к южным портам (Порт-Артуру, Дальнему), встал вопрос о расширении и реконструкции железнодорожного вокзала Владивостока. С 1908 по 1912 г. шло строительство, а 5 февраля 1912 г. состоялось торжественное открытие нового вокзала.

Замечательное здание своими формами так называемого русского стиля перекликается с Ярославским вокзалом Москвы. Долгое время архитектором проекта называли Н.В. Коновалова. Однако выяснилось, что он еще в 1895 г. подал прошение об отставке и, получив в

награду «серебряный сервиз с надписью от города», навсегда отошел от архитектурных проблем Владивостока.

Не так давно автором проекта был назван В.А. Плансон, однако точных сведений, что строительством вокзала реализовывался проект Плансона, никто пока не нашел. Сам В.А. Плансон прибыл во Владивосток в 1899 г. после окончания института гражданских инженеров. Здесь он проработал более 20 лет и через Харбин в 1923 г. эмигрировал в США, где жил в Лос-Анджелесе и Сан-Франциско.

В третьем десятилетии XX века дипломаты из Японии просиживали дни и ночи напролет, ведя подсчет встречных воинских эшелонов. В связи с чем по дороге следовали замаскированные поездные составы, представляющие собой обыкновенные муляжи, а во время Русско-японской войны 1904–1905 гг. японские шпионы, замаскированные под китайцев, следили за продвижением воинских эшелонов (особенно с подводными лодками) от Байкала до Владивостока<sup>2</sup>.

...Во время Великой Отечественной войны железнодорожники работали по-фронтовому.

Командир Владивостокской 78-й стрелковой дивизии, будущий генерал армии А.П. Белобородов вспоминал: «Железнодорожники открыли нам зеленую улицу... В результате все 36 эшелонов дивизии пересекли страну с востока на запад со скоростью курьерских поездов. Последний эшелон вышел из Владивостока 17 октября, а 28 октября наши части уже выгружались в Подмосковье... Существует общее мнение, что Москву спасли сибиряки. Это взято из мемуаров маршала Рокоссовского. Сибиряки, конечно, тоже участвовали в боях под столицей, но при конкретном рассмотрении, какие дивизии, бригады и полки бились под Москвой, оказалось, что большинство их с Дальнего Востока, в том числе из Приморья и Владивостока. Маршал, очевидно, имел в виду, что все эшелоны шли через Сибирь».

На Бородинском поле героически сражалась 32-я Хасанская дивизия полковника Полоухина, прибывшая из села Раздольное из-под Владивостока. Прямо с эшелонов вступили в бой 71-я и 64-я бригады морской пехоты ТОФ. Им не успели заменить форму или выдать маскировочные халаты. На белом снегу выделялись черные бушлаты. Именно тогда под Москвой, а не под Севастополем или Одессой наша владивостокская морская пехота получила у немцев название «черная смерть». Большинство моряков полегло под Москвой; в деревнях Званово, Полуталово и еще во многих подмосковных деревнях стоят обелиски погибшим морякам-тихоокеанцам из Владивостока. У деревни Званово они совершили такой же подвиг, как и знаменитые панфиловцы, только некому было тогда о них написать. Эти факты стали известны недавно, так же как действия отдельного лыжного диверсионно-разведывательного отряда моряков-тихоокеанцев, погибших в Орловской области.

После получения информации от Рихарда Зорге, а связь с ним держала радиостанция во Владивостоке, о том, что Япония не будет вступать в войну с СССР, все новые и новые дивизии уходили из Приморья на фронт.

Начиная с середины 1920-х и до конца 1960-х годов на всем пути следования транссибирского экспресса составы вел паровоз «Су», делая 91 остановку.

Последние метры Великой Транссибирской магистрали буквально упираются в море, а рядом с вокзалом на перроне установлен паровоз в виде колонны, наверху которой распластался двуглавый орел, а внизу – табличка с надписью «Расстояние от Москвы 9288 километров».

---

<sup>2</sup> См.: Турмов Г.П. Пробное погружение. М.: Вече, 2017.

## Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД)

Идея постройки КВЖД возникла впервые после проведения изысканий трассы вдоль Амура, которые показали, что запроектированное продолжение Транссиба от Сретенска по долине Амура до Хабаровска сопряжено со значительными техническими трудностями. Соединение же Сибирского пути с Владивостоком прямым железнодорожным путем через Маньчжурию представлялось более выгодным.

22 мая 1896 г. состоялось подписание секретного договора между Российской империей и Китаем, согласно которому Россия получила в том числе право на строительство железнодорожной магистрали в Маньчжурии. Для организации строительства КВЖД было создано Общество Китайской Восточной железной дороги. Строительство линии велось самыми прогрессивными методами. На КВЖД работали почти 200 тыс. китайских рабочих. Правление Общества оказывало строителям бесплатную медицинскую помощь, выплачивало пособия по временной нетрудоспособности, а в случае гибели рабочих – пособия их семьям.

1 июля 1903 г. на КВЖД открылось регулярное пассажирское и товарное движение. Сооружение КВЖД в кратчайшие сроки делало честь мастерству и мужеству русских инженеров и китайских рабочих. После окончания строительства КВЖД основной грузопоток из Европы пошёл не морским путем, а по железной дороге, что сократило сроки доставки грузов в три раза. В первой трети XX в. КВЖД являлась главной транспортной артерией Дальнего Востока. Дорога ускорила заселение Приамурья и Приморья, экономический рост российского Дальнего Востока и Северной Маньчжурии.

КВЖД проходила по территории Маньчжурии (Северо-Восточный Китай) и соединяла Читу с Владивостоком и Порт-Артуром. Строилась как южная ветка Транссибирской магистрали. По плану сооружения Великой Сибирской магистрали, утвержденному в 1892 г., намечалось продление Забайкальской линии параллельно Амуру от Сретенска до Хабаровска. Но затем родилась новая идея – соединить Сибирскую дорогу с Уссурийской более коротким путем – через Маньчжурию. Китайско-Восточная железная дорога, как называли этот участок, выпрямила Сибирскую магистраль, сократив ее длину на 514 верст.

Дорога была построена в 1897–1903 гг. как южная ветка Транссибирской магистрали, принадлежала России и обслуживалась её подданными. На её строительство царское правительство израсходовало свыше 375 млн рублей золотом. Согласно договору с Китаем Россия не имела права держать в полосе КВЖД регулярные части для охраны дороги и её строителей от китайских бандитов (хунхузов), наносящих своими нападениями ощутимый урон дороге. 10 мая 1897 г. на заседании правления Общества КВЖД было принято решение: «Учредить для КВЖД особую охранную стражу, укомплектовать её вольнонаёмными чинами запаса армии».

Охранная стража формировалась из отставных военных, чинов армии и пограничников, как бы вышедших в отставку и поступивших на службу в Общество Китайской Восточной железной дороги.

В начале 1920-х гг. китайские власти предприняли шаги по сокращению российского влияния на КВЖД. 22 октября 1928 г. из Китая были высланы все советские служащие КВЖД. В 1929 г. китайская сторона предприняла попытку национализировать КВЖД, являвшуюся совместным советско-китайским предприятием, что привело к разрыву дипломатических отношений и вооружённому конфликту на КВЖД (октябрь – декабрь 1929 г.) с участием Особой Краснознаменной Дальневосточной армии. Конфликт был урегулирован в ходе переговоров, закончившихся подписанием 22 декабря 1929 г. Хабаровского протокола, восстановившего права СССР в отношении дороги.

14 февраля 1950 г. в Москве между правительствами СССР и Китайской Народной Республики был подписан исторический договор о дружбе, союзе и взаимной помощи. Тогда же

было заключено соглашение, по которому советское правительство передало Китаю безвозмездно все свои права по совместному управлению китайской Чаньчуньской железной дорогой (бывшей КВЖД) со всем принадлежащим ей имуществом.

А уже когда пошли русские названия, то стали узнаваемыми и Пограничная, и Гродеково (почему-то носившая тогда название Городеково), и Никольск-Уссурийск (ныне Уссурийск), и другие станции вплоть до Хабаровска, вокзал которого представлял собой деревянное одноэтажное здание с фасадом, украшенным незатейливой резьбой и неизвестной эмблемой, представляющей собой перекрещенные топор и якорь.

Очень интересны фотографии с видом владивостокского вокзала. Известно, что обнаружение грандиозного проекта Транссибирской магистрали (Великой Сибирской магистрали) было приурочено к приезду во Владивосток цесаревича Николая в мае 1891 г. Во время его пребывания в городе заложили камень в основание вокзала станции Владивосток.

Альбом с фотографиями принес ко мне в кабинет пожилой человек, служивший долгое время на железной дороге. Он почему-то отказался назвать себя и сказал, что передает в дар музею самое дорогое, что у него есть. «Я знаю, – заявил он, – что вы не продадите и не отдадите эту книгу никому. А я вам её отдаю с условием, что книга будет в ближайшее время выставлена в экспозиции».

«Но мне нужно записать вашу фамилию, чтобы люди знали, кому принадлежит эта вещь», – попытался возразить я.

«Ничего этого не надо, – твердо ответил даритель. – Меня уже ничем не удивишь, я остался в этой жизни один и буду приходить в ваш музей и наблюдать, пока жив, за тем, как наша семейная книга служит людям». С этими словами покинул кабинет, оставив на столе больших размеров толстый альбом с иллюстрациями.

Удивительно, но об этом альбоме ничего не знают ни в Дальневосточном государственном университете путей сообщения Хабаровска, ни в Управлении железных дорог Владивостока.

Так как этот альбом о КВЖД был выпущен в 1905 г., то 10 % средств от его реализации шли на благотворительную помощь пострадавшим в Русско-японской войне солдатам и их семьям, о чем свидетельствовал штамп, проставленный на шмуцтитуле альбома (так называется страница, предшествующая титульной).

Перекладывая тяжеленные листы альбома, я отметил для себя, что на первом из них размещены фотографии строителей и начальников КВЖД, к сожалению, без указания фамилий. Далее следовали фотографии железнодорожных станций, мостов, отдельных участков пути...

Очень интересны коллективные фотографии, выполненные на фоне железнодорожных вокзалов того времени. Обслуживающий персонал назывался тогда агентами: движения, депо, телеграфов, материальных складов, отдельных участков службы пути и даже главной бухгалтерии. Многие агенты были в форме Министерства путей сообщения того времени.

Китайские рабочие и служащие, некоторые из них в форме, фуражках с кокардами и даже при саблях позировали в компании русских агентов, начиная с первой станции КВЖД – станции Маньчжурия.

Среди китайских названий железнодорожных станций встречались уже знакомые каждому приморцу: Яомынь, Муданьцзян, Цицикар, Харбин, а знаменитая ныне в народе станция Суйфыньхэ (известная в Приморье под названием Сунька) носила название Сяосуйфынь.



## События Русско-японской войны во Владивостоке

К началу Русско-японской войны Владивостоку было 43 года. Несмотря на молодость, город был известен далеко за пределами России и как удобный морской порт, и как хорошо оснащённая крепость. Корреспондент «Нового времени» писал о городе в первых числах 1904 г.: «Владивосток очень красив и благоустроен достаточно. Все дома каменные, довольно элегантные, много зданий двух- и трехэтажных, попадаются даже четырехэтажные. Почти все улицы мощёные, в противоположность остальным городам Сибири и Амурского края; некоторые улицы выложены даже кубиками из гранита. Две-три гостиницы обставлены во всех отношениях безупречно; несколько гостиниц более скромных. Имеется большой ресторан петербургского пошиба.

До войны в городе было много японцев и в особенности японок. Часть японцев занималась прачечным делом, другая часть парикмахерским ремеслом, третья – сутенёрством... Японцы-парикмахеры – народ все сосредоточенный, молчаливый, в высокой степени надутый, берущий «на чай» с пренебрежением. Досушие фантазеры уверяли, что курс парикмахерского искусства они проходят в Токийской академии Генерального штаба.

Японцами-сутенёрами кишел весь Владивосток так же, как и все города, и посёлки русского Дальнего Востока...»

Война коренным образом изменила жизнь Владивостока: по количеству и составу населения, по работе государственных учреждений, по деятельности торгово-промышленных и фабрично-ремесленных предприятий, по общему укладу жизни. Из-за близости к театру военных действий во Владивостоке очень быстро появлялись сведения о происходящих событиях, и часто неофициальным путем. Об этом писали корреспонденты разных агентств, аккредитованные освещать события Русско-японской войны. В одной из корреспонденций отмечалось:

«...26 января разрешился очень важный для городских обывателей вопрос о войне с Японией. Еще 25 января, как сообщается в «Новом времени» по наблюдениям очевидца, уже многие знали об этом, ибо знаменательный факт отозвания посланников является предтечей неизбежных событий крупной государственной важности. О нем слышали даже накануне, так как, несмотря на строгое хранение телеграфных и затем редакционных тайн, все текущие новости узнавались ранее, нежели появлялись ежедневные бюллетени о ходе дипломатических переговоров, а затем, впоследствии, и о течении военных событий. Для лиц, мало посвященных в тайны русско-японских переговоров, объявление города на военном положении являлось грозным сюрпризом. У витрин, на которых рано утром 26 января были вывешены объявления, толпилось много простого народа, китайцев, корейцев, японцев. Многими отчётливо не создавалось понятие «военное положение». Отсюда вытекало множество нелепых слухов, толков и разговоров, впоследствии обративших на себя строгое внимание исполняющего обязанности коменданта крепости генерал-майора Воронца.

С 26 января начался сбор запасных нижних чинов, ввиду чего все питейные заведения города были закрыты. Если же на практике и производилась тайная продажа спиртных напитков, то виновные в этом виноторговцы строго наказывались включительно до физического внушения в полицейских участках по порядкам военного времени. Благодаря этому призыв запасных воинских чинов обошёлся без печальных строгих дисциплинарных взысканий, которым неизбежно подверглись бы призываемые.

Масленица и совпавший с ней китайский Новый год по той же причине обошёлся без обычного шума и пьянства.

Известие о гибели «Варяга», который еще летом стоял на владивостокском рейде, и канонерской лодки «Кореец» в водах Чемульпо, а также агентурные сведения о бомбардировке Порт-Артура способствовали тому, что жители с первых же дней объявления военного поло-

жения поспешно бросали город, оставляя дома и продавая за бесценок имущество, так как, согласно приказу коменданта крепости, каждый обыватель при выезде мог брать с собой только самое необходимое и притом в таком количестве, которое можно было унести на руках. Ежедневно на вокзале в 11 часов утра, когда отходил единственный теперь суточный пассажирский поезд, происходила страшная давка, окончившаяся в одном случае тяжёлым увечьем подростка-гимназиста. В середине февраля количество отъезжавших равнялось 500–700 человекам ежедневно.

Что же касается японцев, то отъезд их состоялся еще ранее. Начиная с 1 января владивостокский рейд усиленно посещался японскими пассажирскими судами, так что из 5000 японского населения города на 26 января осталась едва ли половина, в числе которой было немало торговцев, не успевших ликвидировать своих дел. Еще раньше объявления военного положения японский коммерческий агент вышел с ходатайством перед комендантом о беспрепятственном выезде из крепости японских подданных, заявляя, что сам он уедет последним!

С этого момента картина городской жизни стала разнообразнее в смысле усиленного движения и сутолоки. Спеша уехать скорее, японцы вытаскивали на улицу свое имущество и тут же его распродавали. При этом замечалась, однако, тенденция передачи его преимущественно в руки китайцев или корейцев, часто с явным убытком против цен, назначаемых русскими. Такова сила патриотического возбуждения, искусно подогреваемого как японской печатью, так и особыми специалистами агентами, которые жили в городе под видом цирюльников, часовых дел мастеров и т. п.

Шум торговли, крик «каулей», предлагавших свои носилки, движение ломовых и легковых извозчиков, так как вместе с японцами уезжали в большом количестве и китайцы, все это в течение двух дней придавало городу особый пестрый колорит Дальнего Востока с его разнокалиберным населением, вспугнутым грозным призраком войны.

Таким образом, благодаря, с одной стороны, призыву запасных нижних воинских чинов, составляющих в немалой степени торгово-промышленный и служащий контингент города, а с другой – значительному отъезду городских жителей, почти все торговые фирмы и учреждения ликвидировали свои дела».

В 1905 г. (по состоянию на 1 января) в городе проживало 37 204 человека.

Публикации в справочниках и газетах, документы архивов – с разной степенью достоверности свидетельствуют о значительном уменьшении количества населения Владивостока во время войны. Отток населения из города стал особенно ощутимым после обстрела крепости японской эскадрой 22 февраля 1904 года. Этот единственный боевой эпизод в истории Владивостока за весь период войны по-разному освещался в японских и российских источниках. Абсолютно достоверные факты свидетельствуют о том, как происходило это событие. 22 февраля 1904 г. отряд адмирала Камимуры в составе пяти броненосных крейсеров – «Адзума», «Асама», «Ивате», «Идзумо», «Токива» и двух легких – «Иосино» и «Касаги» вошла в воды Уссурийского залива. Камимура оставляет легкие крейсера для прикрытия близ острова Аскольд и подходит к восточному побережью полуострова Муравьева-Амурского на удалении от зоны досягаемости огня артиллерийских батарей с полуострова Назимова и мыса Новосильского.

В 1 час 25 минут по полудни начался обстрел. Огонь пяти крейсеров пришёлся на форты Суворова и Линевица, на город и рейд Золотого Рога, вдоль долины речки Объяснения. В городе снарядом 12-дюймового орудия был пробит деревянный домик на Вороновской улице (ныне улица Ковальчука) мастера Кондакова. Снаряд вошёл через крышу, убил беременную жену Кондакова, мать четверых детей, и вышел наружу через противоположную стену.

В Гнилом Углу снаряд пробил дом, в котором располагался штаб и квартира командира 30-го Восточносибирского полка. Снаряд разрушил печь, вещи, пробил противоположную стену квартиры и разорвался вблизи денежного ящика. Часовой при ящике, осыпанный

осколками, обломками и огнем взрыва, не дрогнув, крикнул разводящему о спасении знамени, которое тотчас же было вынесено супругой командира полка полковника Жукова. Во дворе казармы Сибирского флотского экипажа разорвался снаряд, ранивший легко пять матросов. Посетивший с инспекторской проверкой в мае 1905 г. военно-медицинские учреждения крепости, лейб-хирург Е. Павлов вспоминает: «На одном из зданий в экипаже Сибирской флотилии видны следы от осколков бомбежки, а на месте воронки, образованной разорвавшимся 12-дюймовым снарядом, установили деревянную будку». Много неприятельских снарядов упало на улицах Матросской слободы, на бухту Золотой Рог. Обстрел продолжался до 14 часов 15 минут, после чего японская эскадра стала отходить к югу и в 17 часов 30 минут скрылась из виду. Утром 23 февраля японская эскадра вновь подходила к тому месту, где вела огонь, но ограничилась только осмотром местности и ушла в море.

События 22 февраля 1904 г. дали первых георгиевских кавалеров Владивостокской крепости.

Позднее, в августе 1904 г., награды получили офицеры, не за прямой героический подвиг, а за общее руководство и принимаемые меры в обороне. Среди награждённых был и поручик В.К. Арсеньев, знаменитый путешественник и писатель.

Несмотря на то что обстрел Владивостока японской эскадрой не дал противнику ощутимых результатов и не нанёс крепости серьёзного урона, стала очевидной опасность возможных военных действий, особенно для оставленных в крепости жен и детей нижних воинских чинов. Наместником края было сделано распоряжение об отправке их на родину с выдачей бесплатных проездных билетов и пособия.

Беспрепятственная бомбардировка крепости внесла существенные поправки в организацию ее обороны. В течение месяца после обстрела на побережье Уссурийского залива было построено шесть временных деревянно-земляных батарей, вооружённых 35 орудиями разных систем и калибров. Были спешно достроены батареи у бухты Соболев и на полуострове Басаргина. Рядом с фортом Линевича, на высоте 55, возвели ещё одну батарею. Значительные работы были проведены на Русском острове, который имел большое стратегическое значение как естественная защита морских границ Владивостока.

Время, предшествовавшее Русско-японской войне 1904–1905 гг., было тревожным и для островного гарнизона. Спешно возводится земляной вал, или ограда, завозится строительный материал, оружие и боезапас. Но даже подготовка к обороне от японского вторжения не могла запретить закупку крайне необходимых строительных материалов... в Японии.

Так, торговый агент цементного завода «Онода» господин Ю.Н. Хасимото, располагавшийся на Фонтанной улице в доме Купера, уже в 1898 г. предлагал к продаже не только цемент и изделия из него, но и кирпич. И хотя, по утверждению специалистов, цемент японского производства не применяли в строительстве военных объектов только из-за его недостаточно высокого качества, на всех остальных стройках он широко использовался. То есть опосредованно старейшая японская цементная фабрика в Симоносэки принимала участие в подготовке русской крепости к обороне. Ее марку, «свёрнутого дракона», отпечатанного на желтой бумаге, одинаково хорошо знали строители жилых домов, казарм, складских помещений и мастерских как во Владивостоке, так и на острове.

И если предположить какие именно сооружения были построены с применением цемента завода «Онода», то кирпич фирмы «Мицубиси», найденный в 1996 г. на форту Русских, лучшее доказательство успешной работы господина Ю.Н. Хасимото. Этот огнеупорный кирпич применили на военном объекте для довольно мирных целей – печного отопления огромной бетонной казармы.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.