

Социальные и демографические структуры

Т.З. Позняк

Формирование застройки и благоустройство городов юга Дальнего Востока России во второй половине XIX – начале XX в.

The formation of the building and accomplishment of the Russian Far East cities in second half XIX – the beginning XX centuries)

Статья посвящена историческим процессам развития городских поселений на территории юга Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX в.. В статье рассматриваются характер застройки, преобладающий тип зданий, планировка и устройство улиц и площадей дальневосточных городов, их озеленение и освещение.

The article is devoted to historical process of cities development on the Russian Far East in second half XIX – the beginning XX century. In the article the character of the building, prevailing type of buildings, planning and accomplishment of the streets and the squares, their gardening and lighting of the Far East cities are analyzed.

Вхождение в состав Российской империи территории Приамурья и Приморья дало толчок процессу заселения и освоения данного региона, одной из особенностей этого процесса стал рост городов. Большинство дальневосточных городов возникли в середине XIX в. в качестве военных постов, казачьих станиц или портов – форпостов, закреплявших данную территорию за Россией и создавших возможность ее освоения. В 1850-60-е годы был основан ряд поселений, часть из которых вскоре стали городами¹.

Большинство дальневосточных городов основывались по берегам рек (Николаевск-на-Амуре, Благовещенск, Хабаровск) или на морском побережье (Владивосток). Ядром городской территории первоначально становился район, где военными были построены первые дома. Планировка была привязана к изгибу реки или бухты и зависела от рельефа местности. Населенные пункты вытягивались вдоль реки и согласно плана имели регулярные улицы, пересекавшиеся под прямым углом, отходящие от реки и тянувшиеся вдоль нее, однако вначале застройка представляла не сплошную полосу, а носила линейно-очаговый характер, в первую очередь застраивались самые благоприятные с точки зрения микроклимата и рельефа места.

¹ Позняк Т.З. Города дальневосточной окраины: условия и факторы роста (вторая половина XIX XX в.) // Ойкумена. Регионоведческие исследования. Владивосток. 2007. № 3 (4). С.22-23.

Каждый из городов отличался своеобразной застройкой, обусловленной особенностями рельефа. Благовещенск, основанный на левом берегу Амура в 2 верстах выше впадения в него р. Зеи, располагался на открытом ровном месте, только с северо-запада окруженном невысокими склонами гор, поэтому свободно разрастался вширь и вдоль по течению Амура, к началу 1880-х годов вытянувшись уже верст на шесть.

Николаевск-на-Амуре, основанный на левом берегу Амура в 50 верстах от устья, располагался на берегу залива, образуемого в месте впадения в Амур двух небольших речек Личи и Камот. Залив был отделен от главного русла реки намывной косой из мелкого булыжника, а также низменным полуостровом, во время половодья покрывавшимся водой. На косе были устроены адмиралтейство и портовые мастерские. Территория города расширялась вдоль реки, и к началу 1880-х гг. он вытянулся на две версты, в ширину составляя не более одной¹. Улицы, повторявшие очертание берега реки, шли параллельно реке, перпендикулярные – отходили от нее, главная – тянулась вдоль Амура.

Хабаровка была основана в месте впадения р. Уссури в Амур и первоначально располагалась на двух террасах высокой береговой скалы, постепенно распространяя свою территорию "на трех возвышенных холмах, именуемых горами: Артиллерийской, Средней и Военной"². Продольные улицы шли от реки вглубь по холмам, поперечные – спускались в обе стороны в низины небольших речек Плюснинки и Чардымовки. Дома располагались по косогорам на разных уровнях. Холмы и речки и определили основной вектор расширения территории поста³.

От вышеуказанных населенных пунктов отличался Владивосток, располагавшийся в южной части полуострова Муравьева-Амурского, выступающего в залив Петра Великого. Первые постройки появились на северном берегу бухты Золотой Рог, затем городская территория распространилась по северному и западному берегу до Амурского залива и вглубь полуострова. В 1860-70-е годы осваивались участки земли на низменных и достаточно ровных местах, поэтому строения размещались двумя группами с почти трехверстным пустырем между ними. Центральная улица – Светланская – повторяла очертания береговой черты, а улицы ей перпендикулярные от моря поднимались по склонам сопок. Постепенно возникла необходимость осваивать все более высокие ярусы холмистого ландшафта бухты Золотой Рог. В 1880-90-е годы застройка охватила сопки, а также отдаленные от центральных кварталов низменные части – Куперовскую падь и частично долину Первой речки.

Окраины дальневосточных городов застраивались слободами. Они часто устраивались для заселения определенными социально-профессиональными группами. Так, например, во Вла-

¹ Экономическое состояние городских поселений Сибири. СПб., 1882. С.404, 407.

² Обзор Приморской области за 1912 год. Владивосток, 1914. С.51.

³ Крадин Н.П. Старый Хабаровск: Портрет города в дереве и камне. (1858-1938). Хабаровск, 1999. С.15.

дивостоке с переводом порта для заселения офицеров и нижних чинов Сибирского флотского экипажа были выделены участки земли на окраине, где были устроены Матросская и Экипажная, затем Госпитальная слободка, заселявшаяся врачами и служащими морского госпиталя. Присутствие в дальневосточных городах значительного числа иммигрантов из сопредельных азиатских стран – Китая и Кореи – привело к появлению кварталов, плотно заселенных представителями этих стран.

Населенные пункты, которым сразу были приданы административные функции, первыми получили городской статус, до 1870-х годов органы городского самоуправления в них действовали на основании дореформенного законодательства и имели упрощенный характер, т.е. управлялись городскими старостами, другие – городской статус получили позднее. Однако и в тех, и в других в 1860-е годы планировкой и внешним видом улиц и зданий занимались областные власти.

Военный губернатор Приморской области П.В.Казакевич в 1862 г. ввел должность областного землемера и поручил ему "произвести правильную распланировку Николаевска, Софийска и Хабаровки"¹. В начале 1860-х годов назначенный на эту должность топограф М. Любенский и составил первые городские планы. По мере расширения городских территорий планы пересматривались, составлялись новые. В середине 1860-х годов военный губернатор Приморской области И.В. Фурugelъм, отвечая на донесения об отводе участков в посту Владивосток, указывал на необходимость формирования правильной городской застройки, определял размеры отводимых участков и ширину улиц, которая должна составлять не менее 20 саженей².

Постановления военного губернатора Амурской области Н.В. Буссе (4 сентября 1859 г., 20 ноября 1861 г.) также касались отвода мест под застройку и внешнего вида зданий Благовещенска. До сведения горожан, городской полиции и областного архитектора доводились правила об отводе мест и постройке домов в г. Благовещенске, согласно которым длина зданий должна составлять не менее 5-6 саженей, фасад должен был утверждаться военным губернатором, а закладка домов – производиться под наблюдением областного архитектора или полицмейстера. На главных городских улицах – Большой и Набережной – не дозволялось строить "маломерных" домов, а уже имеющиеся предлагалось перестроить³.

В своих постановлениях губернаторы областей руководствовались соответствующими циркулярами МВД. Например, в сентябре 1867 г. до сведения военного губернатора Приморской области был доведен циркуляр МВД о благоустройстве городов и селений от 8 июля 1867 г., где подробно оговаривались меры по благоустройству: городская застройка должна быть по возможно-

¹ Там же. С.14.

² Матвеев Н.П. Краткий исторический очерк г.Владивостока. Владивосток, 1990. С.30-34.

³ Благовещенску 100 лет. Сборник документов и материалов. Благовещенск, 1959. С. 26-27.

сти сплошной, "дабы не оставалось мест пустых и незастроенных"; центральные кварталы предписывалось застраивать каменными зданиями; "улицы должны быть известной ширины, чтобы доставляли движение чистому воздуху" и не прокладываться "по местам низменным и болотистым", "доставлять всем частям города удобный доступ к пользованию чистою и здоровою водою" и т.п.¹. В полицейском отношении, при расположении улиц необходимо было иметь в виду удобство в полицейском надзоре: "чтобы не было глухих переулков и сообщение между всеми частями города в случаях пожарных было бы легко". В хозяйственном отношении улицы не следовало располагать по оврагам, кварталы должны были иметь удобное сообщение со всеми общественными зданиями и заведениями (церквями, магазинами и лавкам), а площади были удобны для размещения различных общественных и торговых зданий. Города должны были строиться по высочайше утвержденному плану. Снаружи каменных домов запрещалось делать деревянные пристройки для лестниц, галерей и ходов, которые имели неприглядный внешний вид и представляли опасность в пожарном отношении. Высота деревянных зданий не должна составлять больше 4 сажень. Все деревянные дома, выходящие на улицу, необходимо было строить на каменных или кирпичных фундаментах. В целях пожарной безопасности дворы запрещалось плотно застраивать хозяйственными строениями, а бани надлежало строить подальше от жилых помещений. Властям также предписывалось обратить особое внимание на санитарное состояние городов и их озеленение (устройство садов, скверов, бульваров)².

В ответ на данный циркуляр военный губернатор Приморской области И.В.Фуругельм сообщил министру внутренних дел 16 января 1868 г., что из городов Приморской области в виду недавнего образования только Николаевск-на-Амуре получил "некоторое устройство". Причинами этого стал быстрый массовый наплыв жителей, которых необходимо было обеспечить жильем. Первое, на что власти обратили особое внимание, была очистка города от пней и корней и осушение грунта, проведение канав. Основные трудности в благоустройстве были связаны с бедностью обывателей, основная масса которых – нижние чинов и ссыльно-поселенцы, а от них трудно было ожидать соблюдения самых простых требований архитектуры и тем более придания домам "благообразного вида". Кроме того, строительству каменных домов препятствовала дешевизна леса. В городе планировалось устройство бульвара на площади, находящейся на берегу Амура, а также палисадников и колодцев с резервуарами в разных частях города³.

С приданием городского статуса и введением Городового Положения 1870 г. в большинстве рассматриваемых пунктов были образованы органы городского самоуправления, на которые и

¹ РГИА ДВ. Ф.1. Оп.1. Д.12, Л.9; Д.16. Л.5.

² РГИА ДВ. Ф.1. Оп.1. Д.16. Л.5-6об.

³ РГИА ДВ. Ф.1. Оп.1. Д.12. Л.9-11.

легла основная забота о благоустройстве. В некоторых из них были введены должности городских архитекторов. Первый городской архитектор Владивостока Юлий Рего был назначен в 1879 г. В Хабаровске должность городского архитектора была введена в 1888 г. и первым ее исполнял военный инженер П.Е.Базилевский¹. В Благовещенске обязанности городского и областного архитекторов с начала 1876 г. официально совмещал С.В. Крыгин, но фактически он исполнял эти обязанности с 1859 г., будучи областным архитектором².

Застройка дальневосточных городов формировалась постепенно. Первые здания возводились военными и представляли собой казармы, небольшие дома для семейных офицеров и нижних чинов. С появлением гражданского населения началось и частное строительство. Во второй половине XIX в. города не слишком отличались от большой деревни. Здания строились в основном одноэтажные, деревянные, окруженные сараями, амбарами и прочими надворными постройками, на большинстве приусадебных участков обыватели заводили огороды. Кирпичных зданий возводилось немного, в основном, военные и административные.

В Усть-Зейском посту в 1857 г. нижние чины 14 Восточно-Сибирского линейного батальона разместились в землянках и мазанках из хвороста. С переименованием в город Благовещенск и приданием статуса административного центра Амурской области началось казенное строительство, и к осени 1860 г. было построено уже 59 казенных и 24 частных дома, 4 лавки и 2 магазина, церковь, а население увеличилось до 1469 чел.³ Во второй половине XIX в. город рос быстрыми темпами, на 1 января 1880 г. в нем числилось 7975 жителей и 920 домов⁴, на 1 января 1892 г. – 21096 жителей и 3639 зданий⁵. Таким образом, за 30 лет население выросло в 14 раз, а число строений более чем в 40. Но особенно быстрыми темпами строительства отмечено начало XX в., особенно после русско-японской войны с активизацией переселения в регион. На 1 января 1914 г. в городе числилось 69963 жителя и 18969 строений⁶.

Николаевск-на-Амуре, бывший главным портом на Тихом океане и центром Приморской области, быстро рос в 1860-е – начале 1870-х годов. На 1 января 1868 г. в нем насчитывалось 889 домов, 1871 г. – 781, 1875 г. – 858 домов⁷. Все дома были деревянные, что было связано с недостатком строительных материалов: в округе не было строительного камня, а выделка кирпича не производилась из-за отсутствия кирпичных заводов и неблагоприятных климатических условий (сырости воздуха летом). Значительная часть домов в городе была построена наспех и представ-

¹ Вежновец А.Ф., Крадин Н.П. Записки краеведов. Хабаровск, 2000. С. 23.

² РГИА ДВ. Ф.755. Оп.2. Д.90. Л.2-3, 7.

³ Экономическое состояние городских поселений Сибири. СПб., 1882. С.369-370; Грум-Гржимайло Г.Е. Описание Амурской области. СПб., 1894. с.457.

⁴ Экономическое состояние городских поселений Сибири... С.371.

⁵ Грум-Гржимайло Г.Е. Описание Амурской области... С.459-461.

⁶ Приложение к всеподданнейшему отчету военного губернатора Амурской области за 1912-1913 гг. Благовещенск, 1915.

⁷ РГИА ДВ. Ф.1. Оп.1. Д.137. Л.32-32об., Д.320. Л.139об.-140; Д.553. Л.209.

ляла собой просто лачуги без фундамента и не покрытые тесом. Лучшие здания принадлежали иностранным купцам (американцам и немцам) – уютные, обшитые тесом и окрашенные. В городе имелась православная церковь (с колокольной и пятью главами), больница, две тюрьмы, гостинный двор. После перевода порта во Владивосток город пришел в упадок, и к началу 1880-х годов половина домов была заброшена и быстро обветшала¹. По данным на 1 января 1877 г. в городе было 849 деревянных строений; на 1 января 1887 г. – 390². В начале 1890-х начался новый рост населения Николаевска, обусловленный развитием рыболовства на Нижнем Амуре, разработкой золотых месторождений на Амгуни, увеличением численности размещенных в городе войск. Это привело к оживлению строительства, как казенного, так и частного, но наибольшая активизация его произошла в начале XX в., только тогда в городе стали появляться и каменные здания. На 1 января 1893 г. в городе насчитывалось 713 строений, на 1 января 1908 г. – 1387, на 1 января 1914 г. – 2149.

В Хабаровке в 1868 г. насчитывалось 1000 жителей, 200 домов и 15 лавок, на 1 января 1881 г. – уже не менее 2500 жителей и 300 домов³. Быстрый рост численности населения и расширение темпов строительства начались после придания Хабаровке статуса города и административных функций (с 1880 г. она стала областным центром, а в 1884 г. – центром Приамурского генерал-губернаторства. По данным переписи 19 апреля 1884 г. в городе проживало 4807 жителей и числилось 835 строений. Менее чем за 10 лет число строений в городе выросло вдвое, на 1 января 1892 г. – 1566 построек⁴. Но наиболее быстрые темпы строительство зданий и сооружений приобрело в начале XX в. На 1 января 1908 г. в городе было 13651 здание, 1912 г. – 15642, 1915 г. – 8282⁵.

Застройка Владивостока развивалась сходными темпами: первый подъем строительства в 1870-е – начале 1880-х годов вызван переводом в город главного порта на Тихом океане в 1872 г. и назначением его центром Владивостокского генерал-губернаторства в 1880 г., второй – началом железнодорожного строительства, третий пришелся на период после русско-японской войны. В 1866 г. в городе насчитывалось 68 строений, на 1 января 1880 г. – 304, 1890 г. – 1033, 1893 г. – 1467, 1908 г. – 6279, 1914 г. – 8484 зданий⁶.

Каменные жилые здания в дальневосточных городах начали строить в конце 1870-х – начале 1880-х годов. Следующий

¹ Экономическое состояние городских поселений Сибири... С.407.

² РГИА ДВ. Ф.1. Оп.1. Д.594. Л.75; Д.1087. Л.113об.

³ Экономическое состояние городских поселений Сибири... С.399-400.

⁴ РГИА ДВ. Ф.1. Оп.1. Д.1310. Ч.1. Л.220об.-221.

⁵ Обзор Приморской области за 1907 г. Владивосток, 1908. Прил.18; Обзор Приморской области за 1911 г. Владивосток, 1912. Прил.10; Обзор Приморской области за 1914 г. Владивосток, 1915. Прил.6.

⁶ РГИА ДВ. Ф.1. Оп.1. Д.1153. Ч.2. Л.478; Д.1310. Ч.1. Л.417-418об.; Матвеев Н.П. Краткий исторический очерк... С.40; Обзор Приморской области за 1907 г. Владивосток, 1908. Прил.18; Обзор Приморской области за 1913 г. Владивосток, 1915. Прил.10.

толчок каменному строительству придало сооружение железных дорог и связанный с этим быстрый рост городского населения. В 1890-х годах центральная часть городов постепенно застраивалась каменными и деревянными двух и трехэтажными домами, застройка уплотнялась. Центральные кварталы Владивостока и Хабаровска постепенно превращались в почти сплошную линию каменных домов. Благовещенск и в начале XX в. был раскинут довольно широко, и даже каменные здания часто отстояли друг от друга на значительное расстояние. Никольск-Уссурийский, получивший городской статус только в 1898 г., через 30 лет после основания, имел вид сельского поселения.

Таблица 1.
Динамика застройки дальневосточных городов
(с указанием доли каменных и деревянных строений).

Город		Благ-ск	Влад-к	Хабар-к	Никол-ск	Ник.-Ус.
На 1 января 1893 г.	<i>Кам.</i>	71	222	24		43
	<i>%</i>	2	15,1	1,5		3,1
	<i>Дер.</i>	3568	1245	1542	713	1347
	<i>Общ.</i>	3639	1467	1566	713	1390
На 1 января 1911 г.	<i>Кам.</i>	433	1760	1470	10	288
	<i>%</i>	3,7	25,3	10,8	0,6	6,8
	<i>Дер.</i>	11255	5200	12221	1669	3967
	<i>Общ.</i>	11688	6960	13691	1679	4255
На 1 января 1914 г.	<i>Кам.</i>	611	1414	717	13	444
	<i>%</i>	3,2	16,7	9,6	0,6	6,6
	<i>Дер.</i>	18358	7070	6770	2136	6273
	<i>Общ.</i>	18969	8484	7487	2149	6717

Таблица составлена на основании источников: РГИА ДВ. Ф.1. Оп.1. Д.1310. Ч.1. Л.52 об.-53, 205 об.-206, 220 об.-221, 417 об.-418; Обзор Приморской области за 1910 год. Владивосток, 1911. Прил. 20; Обзор Приморской области за 1913 год. Владивосток, 1915. Прил.10; Обзор Амурской области за 1910 год. Благовещенск, 1911.

Данные таблицы 1 наглядно демонстрируют, что в дальневосточных городах в течение рассматриваемого периода преобладали деревянные строения, наибольшая доля каменных зданий была характерна для Владивостока, который уже в начале 1890-х годов приобрел наиболее городской вид.

Окраины всех городов и в начале XX в. сохраняли облик сельского поселения, они по-прежнему застраивались глинобитными постройками с соломенной крышей, деревянными фанзами и лачугами из плах, покрытых тесом. Строения эти располагались хаотично, самым причудливым образом. Здесь, как правило, не было ни отводных канав, ни тротуаров, да и улицы с переулками часто отсутствовали.

Однако не только по характеру застройки, но и по состоянию благоустройства дальневосточные города в первые десятилетия после основания больше напоминали поселения сельского типа, чем городского. Улицы представляли собой грунтовые дороги, не

всегда хорошо очищенные от пней и корней деревьев. Николаевск-на-Амуре строился прямо в лесу и сразу на большом пространстве, поэтому улицы были долго не распланированы, на них торчало множество невыкорчеванных пней. Когда в 1870-х годах был составлен первый план города, улицы начали приводить порядок, основные из них были засыпаны мелким булыжником, намываемым Адмиралтейской косой, по ним устроены деревянные мостки¹. Застройка Владивостока в 1860-е годы также носила хаотичный характер, улицы, по свидетельству современников, напоминали въючные тропы. В 1870-х годах центральные улицы, хоть и были распланированы и проложены, но ездить по ним можно было только верхом из-за неровностей почвы и множества корневищ².

Некоторые положительные изменения в этой сфере наметились в конце 1870-х – начале 1880-х годов. Городские власти начали совершенствовать планировку улиц, занялись их очисткой, выравниванием, шоссировкой³. Для оттока дождевой воды устраивались водосточные канавы, которые на пересечении улиц перекрывались специальными плитами, чтобы не мешать уличному движению. По краям улиц в центральных кварталах прокладывались тротуары, так называемые "мостки", представлявшие собой деревянный настил, сделанный на некотором возвышении от уровня улицы. Ширина его обычно составляла один-два метра, но, видимо, могла быть и шире. Но даже такие примитивные тротуары были не на каждой улице.

Состояние имевшихся тротуаров постоянно вызывало нарекания обывателей. Весьма красноречиво сообщил о состоянии тротуаров в Никольке-Уссурийском корреспондент газеты "Владивосток" в апреле 1900 г.: "Недостаток средств заставляет городскую управу устраивать особого рода тротуары. Их, пожалуй, можно назвать "тротуары с интервалами". Устройство их весьма простое: справа доска, слева доска, а посередине полоска грязи. Дешево и сердито"⁴.

Поскольку улицы дальневосточных городов представляли собой простые грунтовые дороги, летом горожане страдали от пыли и песка, в весеннюю и осеннюю распутицы, в периоды летних тайфунов – от непролазной грязи. Особенно страдали от пыльных, песчаных бурь жители Благовещенска, расположенного в низине с песчаной почвой, однако во время сильных дождей благодаря такой почве, быстро впитывавшей влагу, в городе не было большой грязи⁵. Улицы Никольск-Уссурийского из-за глинистых почв в период дождей, напротив, надолго оставались непроезжими и непроходимыми. Город часто страдал от наводнений: весной

¹ Экономическое состояние городских поселений... С.407.

² Там же. С.386.

³ Сергеев О.И., Лазарева С.И., Тригуб Г.Я. Местное самоуправление на Дальнем Востоке России во второй половине XIX – начале XX в. Владивосток, 2002. С.133-134.

⁴ Коляда А.С., Кузнецов А.М. Никольск-Уссурийский: штрихи к портрету. Уссурийск, 1997.С.115.

⁵ Экономическое состояние городских поселений Сибири... С.370.

во время разливов рек и летом во время сильных тайфунов. Разлив рек Раковки, Супутинки и Суйфуна, затопивший покосы, посева, постройки, произошел, например, 7-9 августа 1900 г.¹ Жаловались на непроезжие улицы и жители Хабаровска. Горожане боролись с этим бедствием своеобразным способом – топкие и непроезжие места часто засыпали хворостом, мусором².

Во Владивостоке в период летних тайфунов потоками воды, бегущими с сопок, на улицах размывались огромные канавы. Овраги (Мальцевский, Жариковский, Гайдамакский) наполнялись водой и переправиться через них из одной части города в другую не представляло никакой возможности. В овраге, отделяющем Матросскую слободку от города, например, только в начале 1880-х гг. была проложена и засыпана землей каменная труба для стока воды³.

Новый этап в развитии благоустройства дальневосточных городов начинается в конце XIX – начале XX в. Железнодорожное строительство, рост численности населения, безусловно, положительным образом сказался на состоянии улиц, число которых увеличивалось по мере расширения застроенных городских территорий. Городские власти тратили все больше средств на городское благоустройство: устройство тротуаров, замощение и озеленение улиц и пр.

Несмотря на наличие общих черт во внешнем облике и состоянии благоустройства дальневосточных городов каждый из них обладал неповторимостью. Самый городской облик имел Владивосток – узкие улицы, стиснутые рамками горного рельефа, плотная каменная застройка центральной части. К началу XX в. центральная улица – Светланская – была замощена на расстоянии 370 саженей, от морского собрания до женской гимназии, остальные – продолжали оставаться грунтовыми. На пяти улицах были устроены каменные тротуары, на остальных улицах в центральной части города – деревянные. Полностью главная улица была замощена к 1908 г., в мостовую были уложены трамвайные рельсы, к этому времени были замощены основные улицы в старой части города. Мостили улицы по-разному: Светланскую – гранитными блоками на бетонной основе, другие улицы – булыжниками. Наличие мостовой не спасало от грязи, в сезон дождей с сопок стекали грязевые потоки, наносившие на мостовую песок, камни, ветки деревьев и прочий мусор.

Однако в большинстве дальневосточных городов и после русско-японской войны улицы оставались незамощенными и представляли собой обычные грунтовые дороги. Большим прогрессом было уже то, что по сторонам большей части центральных улиц были устроены деревянные тротуары.

Благовещенск был раскинут довольно широко по берегу Амура. К началу 1880-х в основном сложилась планировка города, в нем были прямые и широкие улицы, четыре из которых

¹ Коляда А.С., Кузнецов А.М. Никольск-Уссурийский: штрихи к портрету. Уссурийск, 1997. С.117.

² Вежновец А.Ф., Крадин Н.П. Записки краеведов... С.31.

³ РГИА ДВ. Ф.28. Оп.1. Д.92. Л.12.

шли вдоль реки, а прочие 17 пересекали их под прямым углом. Вдоль реки на протяжении 300 сажень шла набережная с бульваром, кроме того, при частных домах было много палисадников и садов¹. Особенностью его застройки было большое число пустых пространств, широких улиц и площадей. В 1904 г. в Благовещенске было 50 улиц (общей протяженностью 90 верст) и 12 площадей².

В Хабаровске в начале XX в. было 25 улиц общей протяженностью 50 верст и 5 площадей. Около 40% улиц снабжены тротуарами³. В 1910 г. общая протяженность улиц составляла около 70 верст, в том числе около 30 верст имели тротуары по обеим сторонам улицы. В городе имелось 9 площадей⁴. По данным на 1 сентября 1916 г., когда была проведена инвентаризация всех искусственных сооружений Хабаровска, в городе насчитывалось 78 улиц и переулков, общая длина их составляла около 80 верст⁵. Первый опыт по замощению главной улицы – Муравьева-Амурского – был предпринят летом 1903 г., затем в 1911 г., однако в основном спасались тем, что подсыпали улицы галькой. К 1914 г. в Хабаровске была частично замощена главная улица города – Муравьево-Амурская вплоть до Яковицкой (Шеронова) и небольшая площадь у железнодорожного вокзала⁶.

Однако даже в начале XX в., несмотря на достигнутый прогресс, состояние улиц часто вызывало недовольство горожан, ибо они быстро приходили в негодность и нуждались в ремонте. Состояние улиц осложнялось проведенными по ним водосточными и канализационными канавами, во время дождей размывавшимися и превращавшимися в большие рытвины. В Хабаровске жители жаловались, что по улицам опасно ночью ездить на лошадях и в экипажах⁷. Во Владивостоке нередки были курьезные случаи, когда прохожие в темноте, не заметив рытвин и довольно глубоких ям, появлявшихся даже на центральной улице – Светланской, проваливались под землю.

Облик городов дополняли сады, парки, бульвары, палисадники около домов. В начале 1890-х гг. во Владивостоке было два общественных сада – адмиральский и госпитальный, а также маленькие садики при частных домах. В начале XX в. число садов и скверов увеличилось – городской, адмиральский, госпитальный, загородный "Италия", пожарного общества и имени Невельского и пр.

Особенной достопримечательностью Хабаровска был распланированный на берегу парк. В.Л. Дедлов, побывавший в дальневосточном регионе в 1900 г., описывал его так: "На самом

¹ Экономическое состояние городских поселений Сибири... С.370; Грум-Гржимало Г.Г. Описание Амурской области... С.458-459.

² Города России в 1904 году. СПб., 1906. С.372-373.

³ Города России в 1904 году. СПб., 1906. С.426-427.

⁴ Сибирский торгово-промышленный справочник за 1911 год С.351; Города России в 1910 году. СПб., 1914.

⁵ Вежновец А.Ф., Крадин Н.П. Записки краеведов... С.31.

⁶ Востриков Л.А., Востоков З.В. Хабаровск и хабаровчане. Хабаровск, 1991. С.42.

⁷ Обзор Приморской области за 1912 год. Владивосток, 1914. С.53.

берегу распланирован хороший, уже не молодой парк, с зелеными лужайками и всеми редкостями амурской флоры, от амурской сирени до ореховых, бархатных и даже пальмовидных, но низеньких чортовых деревьев...". Несмотря на единственный городской сад, Хабаровск был довольно "зеленым" городом, благодаря тому, что центральные улицы была засажены деревьями вдоль проезжей части, а около частных домов имелись небольшие палисадники. "К достоинству Хабаровска должно отнести многочисленные садики при домах с теми же амурскими растительными диковинами, что и в общественном саду, с прибавкой фруктовых деревьев средней полосы России"¹.

Городские общества огромное внимание уделяли озеленению городов, устройство парков и садов. Одной из таких мер были городские праздники "древонасаждений". Например, в Благовещенске 22 сентября 1902 г. состоялся детский праздник древонасаждений, в котором приняло участие около 2500 чел.² В мае 1907 г. в Хабаровске на городском празднике лесонасаждения был благоустроен обширный пустырь, начинавшийся за зданием реального училища на Николаевской площади³. В Никольске-Уссурийском 19 апреля 1903 г. состоялась массовая посадка деревьев на Бульварной улице, в ней приняли участие солдаты гарнизона и ученики училищ и школ⁴. Подобные праздники проводились во всех городах, их часто устраивали образовательные учреждения и благотворительные общества – детских развлечений, вспомоществования учащимся и др.

В городских садах и скверах прогуливались горожане, в праздничные дни устраивались народные гуляния с музыкой, продажей напитков и закусок. Здесь был, как правило, летний театр, где выступали местные труппы и проходили гастроли зарубежных артистов, или, по крайней мере, имелась беседка-эстрада, где по воскресным и праздничным дням играли оркестры.

Важным элементом благоустройства было освещение улиц. В 1860-70-е годы на улицы в темное время суток лучше было не выходить, так как дорогу освещала только луна. Только в конце 1870-х – начале 1880-х годов на улицах дальневосточных городов стали устанавливать фонари (керосиновые или на фотогене), которые давали свет всего на 5-10 шагов. В штатах городов появились фонарщики, часто эти обязанности исполняли китайцы. Фонарщик с лестницей на плече и бидоном керосина или фотогена являлся обычной фигурой на городских улицах вечером и в предрассветные часы. Каждую лампу приходилось зажигать и гасить отдельно, кроме того, фонари надо было заправлять керосином.

Фонарщики зажигали и гасили фонари в разное время в за-

¹ Цит. по: Вежновец А.Ф., Крадин Н.П. Записки краеведов. Хабаровск, 2000. С. 24.

² Летопись Амурской области. Т.1. Благовещенск, 1998. С. 42; Амурская газета. 1902. № 96.

³ Востриков Л.А., Востоков З.В. Хабаровск и хабаровчане... С.37-38.

⁴ Коляда А.С., Кузнецов А.М. Никольск-Уссурийский: штрихи к портрету... С. 125.

висимости от величины светового дня. Например, во Владивостоке по условиям августа 1911 г. фонари должны были гореть с 19.40 вечера до 4.30 утра, однако обыватели жаловались, что эти требования не соблюдались¹.

Улицы Владивостока с 1879 по 1883 гг. освещались всего 52 фонарями местной работы, в 1884 г. число фонарей выросло до 110², в 1887 г. – 120, к 1892 г. – 139, к 1895 г. – до 199, к 1903 г. – 335, 1905 г. – 350, 1906 г. – 395³. На улицах Благовещенска в начале 1880-х освещение фактически отсутствовало, только на семи мостах, устроенных в городе через канавы или в особенно низких местах, были установлены фонари⁴. В конце 1880-х годов фонари заправлялись фотогеном⁵. Фотоген – это минеральное масло, получаемое при сухой перегонке бурях углей, эта перегонка производилась главным образом на саксонских заводах⁶. Его использовали для заправки уличных фонарей и ламп, используемых как в домашнем обиходе, так и в общественных зданиях.

В начале XX в. улицы дальневосточных городов продолжали освещаться керосиновыми фонарями. В 1904 г. в Хабаровске было 380 фонарей, в Благовещенске – 200, в Никольске-Уссурийском – 100, в Николаевске-на-Амуре – 94. Число фонарей, хотя и выросло в сравнении с 1880-ми годами, размещались они по большей части на центральных улицах, освещение слободок по-прежнему было недостаточным.

Электрические фонари появились в конце XIX в. сначала в центральных кварталах возле торговых зданий, так как подпитывались из частных электростанций. Пионерами в этой области выступали в разных городах торговые дома "Кунст и Альберс", "И.Я. Чурин и К^о"⁷, Н.И. Тифонтай, завод "Арсенал"⁸. После русско-японской войны был достигнут значительный прогресс в освещении городов, благодаря строительству городских электростанций. Первым из дальневосточных городов, где появилось подобное нововведение, стал Хабаровск. В 1906 г. усилиями "Товарищества на паях для освещения электричеством города Хабаровска" на берегу Амура на террасе была построена электростанция с паровым 300-сильным двигателем. 1 ноября 1906 г. на Муравьево-Амурской зажгли первые электрические дуговые фонари. В 1907 г. было установлено 40 дуговых фонарей, в 1910 г. –

¹ Далекая окраина. 1911. 14 августа. С.3.

² РГИА ДВ. Ф.28. Оп.1. Д.92. Л. 12об.-13; Владивосток. Штрихи к портрету. Владивосток, 1985. С.28, 31.

³ Березовский А.А. К вопросу о торгово-промышленном и экономическом развитии Владивостока. Владивосток, 1907. С.18, Прик А.Е., Беляев А.Д. Владивосток и Южно-Уссурийский округ Приморской области: Путеводитель и справочная книга с приложением Адрес-календаря г. Владивостока и проч. СПб., 1891. С.12.

⁴ Экономическое состояние городских поселений Сибири... С.370.

⁵ Благовещенску 100 лет.... С.41.

⁶ Энциклопедический словарь Ф.А.Брокгауза и И.А.Ефрона. СПб., 1902. Т.71. С.399.

⁷ Матвеев Н.П. Краткий исторический очерк г. Владивостока. Владивосток, 1990. С.226, 254.

⁸ Вежновец А.Ф., Крадин Н.П. С.37-38.

уже 50¹.

В начале 1907 г. городская управа Благовещенска отвела участок земли для строительства городской электростанции, которая была пущена в декабре 1908 г., тогда у горожан появилась возможность использовать электрическое освещение². В апреле 1908 г. был заключен договор между городской управой Никольска-Уссурийского и Уссурийским товариществом электричества на устройство электрической станции и освещение улиц, в 1909 г. станция была построена и на городских улицах установили 100 электрических фонарей, в 1914 г. – еще 35³. В 1910 г. была построена городская электростанция и в Николаевске-на-Амуре, на улицах были установлены электрические фонари, сначала их было немного⁴. Владивосток обзавелся городской электрической станцией фактически последним из рассматриваемых городов: только в начале 1912 г. она была пущена в действие, с апреля начала отпускать ток для освещения города и частным абонентам, а с октября – для надобностей трамвая⁵.

Строительство городских электростанций позволило перейти на электрическое освещение центральных улиц, жилых домов, административных и общественных зданий, однако переход этот произошел не сразу и долгое время на городских улицах соседствовали разные типы фонарей. Например, в 1910 г. во Владивостоке имелось 60 электрических и 90 керосиновых фонарей, в Николаевске-на-Амуре – 89 и 10 соответственно, в Хабаровске – 64 и 64, в Никольске-Уссурийском – 100 электрических и 35 керосиновых фонарей⁶.

Таким образом, в течение рассматриваемого периода дальневосточные города в значительной степени изменили свой облик. Деревянная одноэтажная застройка в центральных кварталах постепенно сменялась каменными двух-трехэтажными зданиями, при этом окраины и в начале XX в. оставались преимущественно деревянными и одно-двух этажными. Самый городской вид имели Владивосток, Хабаровск и Благовещенск. Владивосток при этом стесненный рамками рельефа местности имел более плотную застройку, Хабаровск и Благовещенск раскинулись широко, имели просторные площади и широкие улицы. Село Никольское (г. Никольск-Уссурийский), получившее городской статус только в 1898 г., дольше других сохраняло вид сельского поселения. Благодаря железнодорожному строительству и размещению крупных воинских частей в городе довольно активно развивалось каменное строительство, особенно военных и административных зданий. Менее активно каменная застройка развивалась в Николаевск-на-Амуре, который и в начале XX в. оставался

¹ Вежновец А.Ф., Крадин Н.П. Записки краеведов. Хабаровск, 2000. С.38.

² Летопись Амурской области. Благовещенск, 1998. с.60; Памятная книжка Амурской области. Благовещенск, 1911. С.245; Благовещенску 100 лет.... С.110, 115, 121-122.

³ Коляда А.С., Кузнецов А.М. Никольск-Уссурийский: штрихи к портрету... С.141, 162.

⁴ Обзор Приморской области за 1913 год. Владивосток, 1915. С.31.

⁵ РГИА ДВ. Ф.28. Оп.1. Д.408-а. Л.51.

⁶ Города России в 1910 году. СПб., 1914. С.1028-1029.

небольшим по численности населения.

Характер застройки зависел от особенностей рельефа местности, в основном дальневосточные города располагались на ровной местности по берегам рек, поэтому улицы шли вдоль реки и отходили от нее. Первоначальная стихийность застройки дальневосточных городов довольно быстро сменяется их целенаправленным развитием по специально разработанным планам. Планировка улиц строилась в основном на регулярной геометрической основе, при которой сетка улиц накладывалась на рельеф местности независимо от его характера. Первоначально учет особенностей рельефа выражался в преимущественной застройке наиболее удобных участков, а также строительстве слободок. Наибольшую трудность в реализации регулярной схемы планировки наблюдалась во Владивостоке, где сложность холмистого рельефа с многочисленными оврагами, а также изгибы бухты Золотой Рог часто не позволяли реализовать (выдерживать) регулярную планировку улиц. Это приводило к тому, что сетка улиц частично трансформировалась согласно пластике рельефа.

За рассматриваемый период существенно изменилось и состояние улиц, если в 1860-70-е годы они представляли собой скорее вьючные тропы, плохо очищенные от пней и корней деревьев, то в начале XX в. центральные улицы городов были частично замощены, значительная часть незамощенных улиц имела деревянные тротуары. Городские управы немало усилий и материальных средств затрачивали на поддержание улиц в пригодном состоянии – прокладывали сточные каналы, устраивали мосты через реки и ручьи, строили подпорные стенки и пр. Внешний вид городов преобразился благодаря устройству городских садов, скверов, палисадников, площадей и пр. Проблемы озеленения решали не только городские власти, но и различные благотворительные общества, учебные заведения устраивали "праздники древонасаждений". Существенные улучшения за рассматриваемый период были достигнуты и в освещении улиц, особенно благодаря строительству городских электростанций.

