УДК 316.334.56(571.61/.62)”18/19”

Ланкина Юлия Сергеевна – ст. преподаватель кафедры истории, государства и права Дальневосточного института управления – филиала РАНХиГС (г. Хабаровск). *E-mail: lobanchiki@rambler.ru*

Ю.С. Ланкина
Yu.S. Lankina

Социокультурное развитие городов юга Приамурского генерал-губернаторства в конце XIX – начале XX вв. (на примере новаций в городской инфраструктуре)

В статье раскрываются изменения в инфраструктуре городов юга Приамурского генерал-губернаторства в конце XIX – начале XX вв., связанные с внедрением технических достижений. На конкретных примерах показана деятельность городских властей по решению острейшей проблемы качественного водоснабжения городов. Проанализированы факторы, условия, сдерживающие внедрение водопровода в гг. Благовещенске и Владивостоке. на основе архивных материалов выявлены и раскрыты основные формы работы по переходу городов на электрическое освещение. Показаны способы электрификации городов, ее влияние на городской облик, бытовую культуру и экономическое развитие. Раскрыты процессы внедрения средств городской коммуникации: почтовой и телеграфной связи. Прослежена тенденция роста потребности горожан в оперативной передаче информации, что связывало городское пространство в единое целое. В статье нашли отражения и вопросы развития городского транспорта. Вскрыты факторы, определившие внедрение таких видов транспорта, как автобус и трамвай. Указаны причины, сдерживающие их развитие в исследуемых городах. В статье сделаны выводы о качественном изменении городской инфраструктуры в исследуемый период и влиянии ее на становление городов как социокультурных центров дальневосточной окраины имперской России.

Social and cultural development of the cities in the south of the Amur governor-general in the late XIX – early XX centuries (using innovations in the urban infrastructure as an example)

The article describes changes in the infrastructure of the cities of the south of the Amur governor-general related to the introduction of technological advances in the late XIX – early XX centuries. The activity of the city authorities to address the most acute problems of quality water supply for cities is shown on specific examples. Factors and conditions constraining the introduction of the drain in Blagoveshchensk and Vladivostok are thoroughly analyzed. On the basis of archival material main forms of work on switching to electric urban lightning

are identified and disclosed. Methods of urban electrification and its impact on the city appearance, consumer culture and economic development are described. The process of implementing means of urban communication, such as postal and telegraph services, is disclosed. A tendency of growth of the need of the citizens in rapid transfer of information that linked the urban space together is described. The article also reflects the development of urban transport. The factors which determined the adoption of such means of transport as bus and tram are revealed, and the reasons hindering their development in the studied cities are pointed out. Conclusions about a qualitative change in urban infrastructure in the analyzed period and its influence on the development of cities as a social and cultural center of the Far Eastern suburbs of imperial Russia are made in the article.

Ключевые слова: *Приамурское генерал-губернаторство, социокультурное развитие, город, научно-технические новации, водопроводная сеть, электрификация, телефонизация, транспортная инфраструктура.*

Keywords: *The Amur governor-general, social and cultural development, city, scientific and technical innovations, plumbing, electricity, installation of telephones, transport infrastructure.*

Отражением внутреннего процесса становления городов юга Приамурского генерал-губернаторства как социокультурных центров было состояние их инфраструктуры, в котором проявлялись проблемы и изменения, затронувшие на рубеже XIX – XX вв. все сферы жизни городов.

В городах дальневосточной окраины Российской империи инфраструктура развивалась под влиянием научно-технических новаций, которые проявились во введении электрического освещения, строительстве водопроводных сетей, появлении новых видов городского транспорта, развитии телеграфной и телефонной связи. Перечисленные инновации не только существенно изменили условия жизни обывателей гг. Хабаровска, Владивостока и Благовещенска, но и определили развитие городской культуры в целом.

По мере роста населения городов обострялась и требовала безотлагательного решения проблема качественного водоснабжения, которое достигалось путем очистки воды, переходе городов на водопроводное снабжение и привитии санитарной культуры населению.

Водоснабжение населения городов, расположенных вдоль рек, осуществлялось, в основном, из этих рек либо посредством увеличения количества колодцев. Г. Благовещенск, имея с двух сторон проточную воду больших рек, сверх того был богат колодцами, в которых на глубине от 3 до 4 сажень была вода приемлемого качества, с некоторым избытком железа [1]. Тем не менее, имелся ряд проблем, касающихся непосредственно качества потребляемой воды. Во-первых, речная вода (несмотря на проточность рек) была совершенно непригодна для употребления в пищу. Не случайно

городские обыватели называли ее «навозным суслом». Во-вторых, все колодцы города находились среди жилых домов, вблизи помойных ям и «ретирад», что, соответственно, не улучшало качество потребляемой горожанами воды [2]. В г. Хабаровске проблем с водоснабжением не существовало, пока городские кварталы располагались недалеко от речек Чардымовки и Плюснинки. Однако безответственное отношение горожан к санитарному состоянию речек способствовало их загрязнению и превращению в сточные канавы. К концу XIX в. в городе появилась проблема качества потребляемой воды: «… Питьевая вода в Хабаровске невозможного качества: мутная, дающая огромные слои какого-то грязного отстоя» [3]. Член городской управы Г. Бобицкий путем химического анализа доказал, что вода, потребляемая в г. Хабаровске, недоброкачественная; врач И. Колбасенко подтвердил его выводы на общем собрании членов Приамурского отдела Императорского русского географического общества 20 февраля 1896 г.; через три года С. Ванков, начальник артиллерийских мастерских, там же выступил с докладом «О рациональном водоснабжении г. Хабаровска» [4]. В докладе К.К. Александрович о санитарном состоянии г. Благовещенска на II Хабаровском съезде врачей отмечалось, что в городе «… питьевая вода нездоровая, ибо портмойки распределяются вперемешку со спусками для водовозов, а главная сточная городская канава, идущая от тюрьмы и лазарета мимо казарм, впадает в Амур выше места, где черпают воду для питья» [5].

Отсюда следует, что частыми причинами низкого качества потребляемой воды являлись низкая санитарная культура населения, халатное отношение городских властей к устройству мест забора воды и несоблюдение санитарных норм: «… вода хабаровских колодцев, расположенных в падях, несомненно, загрязнена, и загрязнение это с течением времени будет увеличиваться, а в смысле чистоты ее – и говорить нечего», – отмечал в своем докладе С. Ванков [6].

В г. Благовещенске в 1911 г. главными нарушителями санитарных норм потребляемой воды являлись китайцы, разместив на пристани, напротив центра города, лодки с зеленью и овощами. Отбросы с лодок либо гнили на берегу, либо уносились водой, делая тем самым речную воду непригодной для использования в пищу. Берега бухты Золотой Рог во Владивостоке в том же году были загрязнены всевозможными отбросами так, что «… во всем огромном городе не найдется ни одного уголка, где можно было бы посидеть около моря и подышать чистым воздухом» [7].

В связи с загрязнением речек городские власти предпринимали немало усилий для увеличения объемов получаемой воды и улучшения ее качества: сооружались новые открытые и закрытые колодцы, последние снабжались как ручными, так и паровыми машинами для подачи воды. В г. Хабаровске в 1896 г. устроили два закрытых колодца. Для этого над колодцем возвели каменное двухэтажное здание, заказали паровой пульзон, при посредстве которого вода из колодца поднималась в особый приемник (бак емкостью 5 000 – 6 000 ведер) [7. С. 213].

К началу XX в. созданная система водоснабжения перестала устраивать городских обывателей. Г. Хабаровск, учитывая его административный статус, первым из исследуемых городов обзавелся водопроводом. В феврале 1900 г. начальник артиллерийских мастерских, полковник С.Н. Ванков выступил в городской думе по вопросу организации правильного и бесперебойного устройства водопровода, который снабдил бы дома обывателей водой хорошего качества. Несмотря на острую необходимость, прокладка водопровода, строительство насосной станции и водонапорных башен были проведены только в 1906 – 1907 гг., что обошлось городу в 200 000 руб. На обслуживание водопроводной сети городская управа ежегодно выделяла от 20 000 до 30 000 руб. [8]. К 1914 г. эти расходы превысили уже 70 000 руб. [9].

Увеличивающаяся статья расходов городской управы на содержание хабаровских водопроводных сооружений свидетельствует о том, что водопроводная сеть разрасталась ежегодно, приобретая все большее количество абонентов (таблица 1)

Таблица 1

Расходы и доходы Хабаровской городской управы по водопроводной сети

Годы	Доходы	Расходы	Сальдо
1908	12 254	23 438	- 11 184
1909	32 575	40 593	- 8 017
1910	40 174	28 303	+ 11 871
1911	44 931	42 176	+ 2 754
1912	55 818	44 677	+ 11 140
1913	65 595	75 338	- 9 742

Источники: ГАХК. Ф. И-285. Оп. 1. Д. 2. ЛЛ. 3, 11; ГАХК. Ф. И-285. Оп. 1. Д. 4. Л. 2е; ГАХК. Ф. И-285. Оп. 1. Д. 6. ЛЛ. 1а, 7; ГАХК. Ф. И-285. Оп. 1. Д. 7. ЛЛ. 1е, 9; ГАХК. Ф. И-285. Оп. 1. Д. 9. Л. 10, 14; ГАХК. Ф. И-285. Оп. 1. Д. 17. ЛЛ. 9об., 12.

С развитием водопроводной сети городские жители стали меньше пользоваться услугами водовозов, предпочитая брать воду у водопроводных колонок по талонам из расчета полкопейки за ведро. Исследование воды городского водопровода производилось ежемесячно гигиенической лабораторией при хабаровском местном лазарете. С 1912 г. вода на станции фильтровалась и обеззараживалась, что способствовало уменьшению желудочно-кишечных заболеваний [1. С. 18 – 31].

Тяжелее всего проблема водоснабжения решалась во Владивостоке, где был минимальный запас пресной воды, а колодцы не могли снабжать водой в достаточной мере жителей города. Впервые наиболее остро проблема нехватки воды проявилась в конце XIX в. в связи с быстрыми темпами увеличения населения города. В силу особенностей рельефа и гидрографических свойств местности ближайшие реки первоначально оказались за пределами городской черты, ввиду чего основным источником

воды во Владивостоке стали колодцы [10]. В начале 80-х гг. XIX в. г. Владивосток испытывал недостаток в колодцах. Городу требовалось еще несколько «… весьма глубоких с каменною обшивкой колодцев, кроме того, один или два бассейна» [11]. Недостаток воды ощущался и в последующие годы, что подтверждалось отчетами Владивостокской городской управы за 1894 – 1896 гг. В 1897 г. расходы городской управы по статье «Водоснабжение» выразились в 30% от общей сметы [4. С. 98]. В отчете за 1897 г. ставился акцент на том, что «… вопрос об устройстве водоснабжения обывателей – один из насущных, … увеличение числа колодцев служит малой помощью, т. к. безводица осушает почти все колодцы» [12].

В этих условиях большое значение имела доставка воды горожанам. Снабжением горожан водой занимались водоносы и водовозы, труд их в условиях сложного рельефа и плохих дорог был нелегким, а следовательно, недешевым. Цена на воду колебалась в зависимости от сезона и состояния погоды и доходила до 5 – 7 коп. за ведро [13]. Несмотря на высокие цены и низкое качество доставляемой воды, подобный промысел был крайне необходим городскому населению. В целом же, проблема обеспечения населения городов качественной водой решалась не в полной мере: несмотря на все усилия городских властей, обыватели постоянно страдали кишечными заболеваниями, и, хотя городские власти гг. Владивостока и Благовещенска понимали необходимость существования в городе водопровода, эта проблема в исследуемом периоде из-за отсутствия необходимых средств так и не была решена.

Расширение городского пространства и промышленное развитие обусловили увеличение спроса на электрическую энергию, тем самым поставив перед городскими властями вопрос об организации системы подачи электрического тока в жилые дома и предприятия. Эта проблема в исследуемых городах решалась по-разному. Во второй половине XIX в. для освещения жилых помещений горожане пользовались лучинами, сальными и стеариновыми свечами. Цена за пуд стеариновых свечей в январе 1907 г. во Владивостоке колебалась от 7,50 руб. до 11 руб., в г. Хабаровске она составляла 12 руб. [14]. Более состоятельные горожане пользовались масляными (или их разновидностью – лампами на фотогене) либо керосиновыми лампами. Стоимость керосина была довольно высокой. На 1 января 1914 г. одна банка керосина во Владивостоке стоила около 2 руб. 65 коп., в Хабаровске и Благовещенске – около 3 руб. [15]

Электричество в дома жителей дальневосточных городов пришло в конце XIX – начале XX вв. Первые электрические прожекторы были установлены в 1885 г. во Владивостоке для охраны береговой линии. В этот же период энергоблоки малой мощности для личных нужд начинают приобретать частные лица. Ввиду недостатка средств органы местного самоуправления решали проблему полной электрификации городов посредством концессий либо заключения договора подряда. Так, в 1900 г. Владивостокская городская управа разместила в газетах объявления о поиске концессионеров для организации центральной подачи электроэнергии в

жилые дома и предприятия города. Однако снабжение города электричеством отодвинули еще на шесть лет из-за невозможности заключения договора на приемлемых для сторон условиях. В итоге, в 1906 г. городская дума Владивостока приняла решение: сооружение электрической станции провести за счет города. В качестве образца использовали макет Пермской городской электростанции. Постановлением Городской думы от 10 декабря 1907 г. была определена стоимость всех электрических сооружений, составившая 646 195 руб. [16]. Строительство городской станции началось весной 1911 г. и продлилось ровно год. 18 февраля 1912 г. электрическая станция мощностью 1350 кВт была пущена в эксплуатацию.

Система электрификации в г. Хабаровске возникла на правах товарищества. Осенью 1905 г. на заседании городской думы было заслушано обращение С.Н. Ванкова об устройстве в городе электрического освещения. Рассмотрев обращение, городская дума приняла решение признать устройство электрического освещения в г. Хабаровске желательным; отвести учредительному товариществу участок земли на определенных условиях; вступить в товарищество, приобретая 20 паев на сумму 10 000 руб. [17]. 1 ноября 1906 г. улицы города впервые осветили электрические фонари. По мере развития города увеличивались расходы на электрификацию: если в 1904 г. при использовании керосина город тратил 3 554, 52 руб. на освещение, то к 1908 г. смета расходов увеличилась почти в пять раз, а в 1913 г. составила уже 23 020, 37 руб. [18].

В феврале 1908 г. на средства Товарищества по эксплуатации электроэнергии в г. Благовещенске была построена благовещенская электростанция. Основными причинами, тормозившими городскую электрификацию было отсутствие необходимых средств в связи с Русско-Китайской войной 1900 – 1901 гг., холерной эпидемией 1902 г. и Первой русской революцией [19].

Появление электрического освещения не только в общественных, административных зданиях, торговых заведениях, но и в частных жилищах существенно улучшило условия жизни горожан. На улицах городов установили электрические фонари, хотя на окраинах продолжали сохраняться и керосиновые. В г. Хабаровске, например, в 1911 г. в домах горожан горели уже 12 000 электрических лампочек, а на улицах города в 1913 г. – 54 электрических фонаря, 15 керосиновых и 20 керосино-калильных фонарей [20].

Стоимость электрической энергии в исследуемых городах не была одинаковой. В начале XX в. во Владивостоке она составляла 28 коп. за кВт/ч, в г. Благовещенске – 30 коп., в г. Хабаровске стоимость достигала 40 коп. за кВт/ч [1. С. 18 – 31]. Достаточно высокая стоимость не влияла на постоянно увеличивающийся спрос на услуги электрификации. Об этом говорит тот факт, что уже через год после введения в эксплуатацию владивостокской электростанции местные власти стали рассматривать проект расширения городской электросети. Заинтересованность городских властей в электрификации объяснялась ее влиянием на городскую инфраструктуру:

улучшением бытовой культуры городов, ростом местной экономики, увеличением потребности в электрическом токе и т. д.

Дальнейшее развитие социокультурного пространства городов связано с появлением средств городской коммуникации. Почтовая и телеграфная связь не могли удовлетворить растущие потребности горожан, связанные с оперативностью передачи информации, и появление в конце XIX в. телефона существенно облегчило жизнь населения. Первые телефоны установили в административных учреждениях, на коммерческих предприятиях, в гостиницах и ресторанах, в магазинах, у частнопрактикующих врачей и юристов, а затем и в квартирах наиболее зажиточных горожан. Связь с абонентом осуществлялась через коммутатор, оплата услуги – в городской управе.

Благовещенская телефонная связь начала функционировать 1 декабря 1896 г. и охватывала даже пригородные кварталы [21]. Первоначально в городе было 100 абонентов, в 1905 г. – 360, а к 1910 г. их количество увеличилось до 553. Они разделялись на две категории в зависимости от расстояния до центральной станции: первая – до двух верст (60 руб./год), вторая – свыше двух верст (75 руб./год) [22].

Во Владивостоке до 1907 г. телефонная сеть связывала только главные административные, военные, портовые учреждения. После введения в эксплуатацию городской телефонной коммуникации число абонентов ежегодно увеличивалось: в 1907 г. – 478, в 1909 г. – 539, в 1910 г. – 591, в 1911 г. – 728, в 1914 г. – 996 [23].

К началу XX в. в г. Хабаровске функционировала лишь телефонная сеть военного значения. В сентябре 1900 г. Хабаровский городской голова А.А. Рассушин объявил, что по распоряжению Приамурского генерал-губернатора главные учреждения города будут соединены телефоном. В этом же месяце городская дума приняла решение об устройстве телефонной сети, ассигновав на эти цели 20 000 руб. Телефонная сеть города начала действовать с 1905 г., по завершении всего комплекса строительных работ. Несмотря на высокую плату за пользование телефоном (75 руб. в год), количество абонентов ежегодно увеличивалось. В 1905 г. телефоном пользовались 240 горожан, в 1907 г. – 392, в 1909 г. – 476, а к 1913 г. городская телефонная сеть насчитывала уже 719 абонентов, из которых только 20 пользовались связью бесплатно [24]. Наличие телефона являлось своего рода показателем материального благополучия. Его имели все крупные чиновники, преуспевающие врачи, агенты-коммивояжеры, держатели доходных домов, владельцы гостиниц. Реноме даже небольшого предприятия или собственного дела повышалось, как только в нем появлялся телефон. Распространение телефонной связи повлияло на развитие городского извозного промысла. Хабаровские извозчики установили свой телефон на стоянке речного вокзала и на бирже, которая располагалась на Николаевской площади. Специальный дежурный либо записывал заказ подать экипаж по такому-то адресу и к такому-то часу, либо направлял извозчика немедленно по требованию заказчика.

Таким образом, появление телефона в городах дальневосточной окраины качественно улучшало общие бытовые условия проживания горожан и ускоряло решение ежедневных насущных проблем, таких как вызов врача на дом или информирование полиции о происшествии.

Интенсивный процесс градостроительства, увеличение численности населения стимулировали развитие транспортной инфраструктуры. Основным видом транспорта в исследуемых городах в конце XIX в. являлся извоз, который делился на легковой и ломовой (грузовые перевозки). Постоянно увеличивающая численность городских жителей обусловила необходимость извозного промысла. К началу XX в. хабаровские извозчики составляли 4% населения города (1549 чел.) [25].

После 1905 г. состояние транспортной инфраструктуры городов характеризуется появлением дорогостоящего вида транспорта – автомобиля, (автовладельцами, как правило, являлись различные ведомства, к примеру, переселенческое, железнодорожное и др.) и двух новых общественных видов транспорта – трамвая и автобуса. В 1912 г. членом Хабаровского городского общественного самоуправления В. Перепёлкиным был поставлен вопрос об устройстве автобусного движения в городе. Отмечая тот факт, что «… едва ли можно найти для города более выгодное предприятие, чем устройство автобусного движения, не говоря уже о громадной пользе для населения и правильного развития города вообще», инженер В. Перепёлкин положил начало развитию автобусного движения в г. Хабаровске, которое, по мнению членов общественного самоуправления, наилучшим образом соответствовало особенностям городского рельефа.

Были разработаны основные маршруты движения автобусов, рассчитана смета постройки шоссейных дорог и мостовых по пути следования автобусов, определено минимальное количество транспортных средств, необходимое городу (3 автобуса), установлены средняя стоимость проезда (7 коп.) и примерная окупаемость предприятия (15 000 руб./год) [26].

С появлением в городах электричества стало возможно развитие и другого вида транспорта – трамвая. Трамвай в исследуемый период появился только во Владивостоке. В 1906 г. городская дума Владивостока приняла решение о сооружении трамвайных коммуникаций. Трамвайные линии были наиболее подходящими для города ввиду большой протяженности главных улиц – Светланской и Алеутской. Постоянная нехватка городских бюджетных средств затянула ввод трамвайного сообщения на целых 10 лет – оно открылось лишь в 1912 г. Таким образом, начало XX в. характеризуется первыми шагами в усовершенствовании транспортной системы исследуемых городов.

В целом же, развивающаяся инфраструктура городов юга Приамурского генерал-губернаторства наглядно свидетельствовала о кардинальном социокультурном изменении их городского пространства.

Литература и источники:

1. *Позняк, Т. З. Жилищные и бытовые условия в дальневосточных городах (вторая половина XIX–начало XX вв.) / Т. З. Позняк // Россия и АТР. – 2008. – № 1. – С. 18 – 31.*

2. *Муров, Г. Т. По русскому Дальнему Востоку. Люди, их жизнь и нравы. Дневник странника. Т. I / Г. Т. Муров. – Москва : Товарищество типографии А. Н. Мамонтова, 1910. – С. 19.*

3. *Приамурские ведомости. – № 226. – 1898. 26 апреля. – С. 9.*

4. *Ярославцева, Т. А. Жилищно-коммунальное хозяйство на Дальнем Востоке России во второй половине XIX – начале XX вв. : историко-правовой аспект / Т.А. Ярославцева. – Хабаровск : Издательство ДВАГС, 2004. – С. 210.*

5. *Протокол № 2. Доклад К.К. Александрович о санитарном состоянии г. Благовещенска 16 сентября 1901 г. // Протоколы II Хабаровского съезда врачей 15 – 20 октября 1901 г. Приамурские ведомости. – № 411. – 1901. 11 ноября. – С. 12.*

6. *Ванков, В. Н. О рациональном водоснабжении г. Хабаровска / В. Н. Ванков // Приамурские ведомости. – № 265. – 1899. 24 января. – С. 5.*

7. *Дальний Восток. Том III // Военно-статистический обзор. – СПб. : Типография А. Бенке, 1911. – С. 181.*

8. *ГАХК. – Ф. И-285. – Оп. 1. – Д. 4. – Л. 1е ; ГАХК. – Ф. И-285. – Оп. 1. – Д. 6. – Л. 7 ; ГАХК. – Ф. И-285. – Оп. 1. – Д. 7. – Л. 9 ; ГАХК. – Ф. И-285. – Оп. 1. – Д. 9. – Л. 14 ; ГАХК. – Ф. И-285. – Оп. 1. – Д. 17. – Л. 12.*

9. *ГАХК. – Ф.И-285. – Оп. 1. – Д. 17. – Л. 12об.*

10. *Щербина, П. А. Условия жизни населения в городах Дальнего Востока России в конце XIX – начале XX в. : автореф. дисс. … канд. ист. наук / П. А. Щербина. – Владивосток, 2011. – С. 132.*

11. *РГИА ДВ. – Ф. 702. – Оп. 1. – Д. 55. – Л. 162.*

12. *Отчет Владивостокской городской управы за 1897 г. – С. 98.*

13. *Востриков, Л. А. Хабаровск и хабаровчане. Очерки о прошлом / Л. А. Востриков. – Хабаровск, 1991. – С. 21.*

14. *Листок Приморского областного статистического комитета. – Владивосток, 1908. – № 1 – 2. – С. 50 ; № 3 – 4. – С. 39.*

15. *Обзор Приморской области за 1913 год. – Владивосток, 1915. – С. 2.*

16. *РГИА ДВ. – Ф. 28. – Оп. 1. – Д. 233. – Л. 238.*

17. *Бодиско, А. М. Из жизни Хабаровска / А. М. Бодиско. – Хабаровск, 1913. – С. 208 – 209.*

18. *ГАХК. – Ф. И-285. – Оп. 1. – Д. 2. – Л. 6, 8об. ; ГАХК. – Ф. И-285. – Оп. 1. – Д. 17. – Л. 12.*

19. *История Благовещенска. 1856 – 1917 гг. (в 2-х томах) // Серия «Благовещенск. Из века в век». Том I. Благовещенск на Амуре. – 2009. – С. 55 – 56.*

20. *Известия Хабаровского городского общественного управления. Хабаровск, 1913. – № 9 – 10. – С. 47 – 48.*

21. Благовещенску 100 лет : сб. док. и мат. – Благовещенск, 1959. – С. 51 – 52.

22. Обзор Амурской области за 1910 год. Благовещенск, 1911. Прил. 26.

23. Летопись Амурской области. Благовещенск, 1998. – С. 36.

24. Систематический сборник постановлений Владивостокской городской думы за 1901 – 1912 гг. – Владивосток, 1913. – С. 418.

25. ГАХК. – Ф. И-285. – Оп. 1. – Д. 9. – Л. 82.

26. Обзор г. Хабаровска Приморской области за 1907 г. // Хабаровск. Страницы истории : сб. документов. – Хабаровск : «Частная коллекция», 2008. – С. 63.

27. ГАХК. – Ф. И-285. – Оп. 1. – Д. 12. – ЛЛ. 21об. – 27.

28. КРУШАНОВ, А. И. НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИСТОРИИ ВЛАДИВОСТОКА (1860 – 1916 ГГ.) / А. И. КРУШАНОВ // МАТЕРИАЛЫ ПО ИСТОРИИ ВЛАДИВОСТОКА. – КН. 1. – ВЛАДИВОСТОК, 1960. – С. 32.