УДК 347.787

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
Y.S. Lankina

Формирование архитектурного облика как компонента социокультурного развития городов юга Приамурского генерал-губернаторства в конце XIX – начале XX вв.

В статье анализируется процесс застройки и формирования архитектурного облика городов юга Приамурского генерал-губернаторства в конце XIX – начале XX вв. На основании архивных источников, широкого круга научных трудов выделены факторы, обусловившие развитие дальневосточных городов и изменение их архитектурного облика. Показан переход от хаотичной застройки к плановой, выявлены архитектурные формы городского пространства и их эволюция с конца XIX – начала XX вв. Отражена специфика застройки дальневосточных городов и влияние на их внешний облик азиатской культуры в связи с геополитическим положением Дальневосточного края Российской империи (развитие внешних торговых связей, функционирование в исследуемых городах иностранных предприятий и проживание иностранных граждан, преимущественно представителей из стран Азии). В статье отражены тенденции активизации деятельности городских властей в решении проблем градостроительства. Рассмотрение вопросов формирования архитектурного облика исследуемых городов ведется через призму их социокультурного развития.

The formation of architectural appearance as a component of social and cultural development of cities in the south of the Amur governor-general in the late XIX-early XX centuries.

The article describes the process of building and shaping the architectural appearance of cities in the south of the Amur governor-general in the late XIX – early XX centuries. On the basis of the archive sources and a wide range of scientific papers, the factors that led to the development of the Far-Eastern cities and change of their architectural appearance are highlighted. Also the transition from chaotic building to a planned type is shown and architectural forms of urban space and its evolution from the late XIX – early XX centuries are revealed. The article also reflects specific features of building of the Far-Eastern cities and their impact on the appearance of Asian culture due to the geopolitical situation of the Far-Eastern region of the Russian Empire, which determines the development of

external trade relations, functioning in the investigated cities, foreign enterprises and residence of foreign nationals, mainly of representatives from the countries of Asia. The article marks difficulties in solving the housing problem and its impact on the urban outskirts. Basic trends of revitalization of the city authorities in solving the problems of urban development are described. Consideration of the questions of forming the architectural appearance of the cities is being studied through the prism of their social and cultural development.

Ключевые слова: *Приамурское генерал-губернаторство, социокультурное развитие, город, архитектурный облик, градостроительство, социально-бытовая инфраструктура, благоустройство, плановая застройка, жилищный вопрос.*

Keywords: *The Amur governor-general, social and cultural development, city, architectural appearance, urban development, social infrastructure, accomplishment, planned building, housing problem.*

В конце XIX в. в результате проведенных реформ в сфере экономики, политики и управления создается благоприятная почва для развития инфраструктуры городов юга Приамурского генерал-губернаторства. В этот период города обрели устойчивый административный статус, начав процесс накопления потенциала, необходимого для формирования социокультурного пространства на окраине Российской империи. Отражением внутреннего процесса становления городов как социокультурных центров было их благоустройство, в котором проявлялись проблемы и изменения, затронувшие на рубеже XIX – XX вв. все сферы их жизни. Городское благоустройство раскрывает пространственный аспект социокультурного развития города, является компонентом его социально-бытовой инфраструктуры. Рассмотрение особенностей благоустройства исследуемых городов, безусловно, является актуальным, так как эта сфера включает в себя условия и обстоятельства городского бытования, отражает уровень социального благополучия, указывает наиболее острые проблемы жизнеустройства, влияет на общую культуру горожан.

Уровень городского благоустройства зависит от: особенностей жилой застройки, состояния улиц, дорог, развития транспортной сети; средств коммуникации, обеспеченности города водой и её качества; практики утилизации отходов жизнедеятельности и др.

Формирование городских поселений (Хабаровки, Владивостока и Благовещенска) на территории дальневосточной окраины Российской империи начиналось без какого-либо плана по принципу свободной застройки, которая была преимущественно деревянной и напрямую связана с их военно-административной функцией. Все они представляли собой укрепленные военные посты. Созданный 31 мая 1858 г. пост Хабаровка выглядел как деревянный городок, производивший неплохое впечатление с

реки, но мало благоустроенный и более неказистый, чем Владивосток той же поры. До назначения Хабаровки местом резиденции генерал-губернатора (в 1884 г.) фактически все частные здания были деревянными и только пять из них – на каменных фундаментах. Часть строений была возведена упрощенным и удешевленным способом: полуземлянки-полуизбы, сырые, плохо отапливаемые [1]. В основном, горожане проживали в деревянных домах сельского типа, а многие даже в малоприспособленных для жизни помещениях.

Не отличался от Хабаровска по облику застройки и Владивосток (получивший статус города 10 мая 1875 г.). Самые первые здания Владивостока были выстроены вдоль северного берега бухты Золотой Рог и располагались они произвольными группами. Несмотря на раннее и активное возведение кирпичных зданий, к началу 1890-х гг. город выглядел весьма неблагополучно: «… Большинство домов, принадлежащие небогатому классу, деревянные; построены против всяких правил гигиены, весьма тесны, холодны и сыры. Строятся, обыкновенно, на скорую руку» [2].

Благовещенск к моменту получения статуса столицы Амурской области (5 июля1858 г.) также имел облик военного поста. Исследователь Г.Т. Муров отмечал неприглядную картину состояния городской застройки: «… Передо мной широкая и длинная (улица), окаймлённая двумя рядами весьма невзрачных домиков. Они старые, одноэтажные, словно погруженные в землю до небольших окон со ставнями, почерневшие от времени и погоды, с завалинками…» [3]. В 1865 г. в городе насчитывалось три церкви, 134 частных и 76 казенных домов. В целом, исследуемые города имели, в основном, одинаковый облик: преобладала деревянная застройка, на окраинах – маленькие дома, углубленные и врытые в землю (землянки); потолки низкие, с маленьким объемом кубического содержания воздуха.

В последней четверти XIX в. с ростом численности населения, приобретением статуса административных центров областей Приамурского генерал-губернаторства города Дальневосточного края начали переходить к плановой застройке и рациональному освоению территорий. Создание перспективных планов способствовало формированию и закреплению в исторической перспективе городского ядра, административных, торговых, духовных центров, направлений главных магистралей [4].

Первый проект плана застройки Хабаровки был составлен еще в 1864 г. землемером М. Любенским, задолго до приобретения городом статуса административного центра (1880 г.) [5]. Город расширялся вдоль р. Амур и вглубь от берега. Своеобразный облик городу придавали гористость центральной части и две небольшие речки, протекающие между главных улиц города – Чардымовка и Плюснинка.

Владивосток начал быстро застраиваться в 1871 г. в связи с переносом в город из Николаевска-на-Амуре базы Сибирской военной флотилии. Появились первые слободки: Офицерская, Госпитальная, Матросская, Каторжная [6]. Присвоение Владивостоку статуса крепости наложило отпечаток на весь архитектурный облик города: большая часть земли вглубь

полуострова Муравьева-Амурского была занята военным ведомством и двумя линиями обороны крепости, вследствие чего для городских построек не хватало земли [7].

В то же время, Благовещенск практически сразу после основания стал центром Амурской области, застройка его велась планомерно [8]. Определяющее воздействие на формирование уличной сети городского пространства Хабаровска и Благовещенска оказывали реки, а Владивостока – очертания морской бухты Золотой Рог.

Первые каменные строения в дальневосточных городах начинают появляться в 70-80-е гг. XIX в. Вследствие экономического освоения дальневосточных земель, развития торговли с сопредельными государствами, укрепления дальневосточных рубежей в города начинают прибывать купцы, предприниматели, увеличивается численность чиновничества, военных, которые обзаводились личным жильем, открывали предприятия. Однако масштабное каменное строительство начинается лишь в конце XIX в. Первыми каменными постройками в административных центрах Приамурья – Хабаровске и Благовещенске – были здания железнодорожных вокзалов.

К 1909 г. во Владивостоке насчитывалось 5951 здание, при этом, 1671 – было каменным, а 4280 – деревянными. Жилые постройки составляли 86,7% всех строений, из них фанзы – 13,5%. 31,1% жилых строений были каменными, на долю каменных фанз приходилось только 3,5% [9]. В относительно крупных масштабах каменное строительство велось в г. Хабаровске, где была сосредоточена основная часть административных строений генерал-губернаторства. В одной из своих речей генерал-губернатор С.М. Духовской подчеркнул, что «… рост г. Хабаровска не подлежит сомнению, но особый успех роста и лучшая будущность города состоят в прямой зависимости от умелой деятельности городского самоуправления» [10]. Например, благодаря активной деятельности первого городского головы г. Хабаровска А.А. Рассушина в 1894 г. в городе велось интенсивное строительство. Были построены 25 домов, в 1895 г. – 52, а в 1896 г. – 71 [11].

Исследователь Г.Т. Муров классифицировал здания Хабаровска по 3-м разрядам. К первому разряду относились каменные двухэтажные большие здания. Здания второго разряда были преимущественно одноэтажные, с небольшими окнами, но достаточно вместительные. Это было единственным их преимуществом, потому что в целом здания были построены весьма неудовлетворительно, «на скорую руку»: «зимою чрезвычайно холодны, летом – жарки от пекарных печей. Вентиляционных приспособлений никаких. Даже традиционных форточек не имеется. Нужные места примитивны. Помойных ям нет. Внутри эти здания весьма неудобны» [3, с. 43]. К зданиям третьего разряда относились лачуги, напоминающие деревенские постройки: низкие, с маленькими окнами, с одной печью и двумя – тремя конурами. Помимо людей, в лачугах могли проживать также куры, гуси, поросята… Именно так жила основная масса населения.

К концу исследуемого периода в городах начинает превалировать каменная застройка. Об этом можно судить по Отчёту хабаровского городского архитектора Левтеева за 1913 г., где он отмечает, что из 376 рассмотренных проектов на возведение частных построек было заявлено 325 каменных зданий и лишь 26 – смешанного типа [12]. Каменная застройка превращала города из одноэтажных в многоуровневые.

Каменное строительство вызвало быстрое развитие кирпичных заводов, производивших строительный кирпич высокого качества. Уже в 1885 г. в г. Благовещенске насчитывалось 6 кирпичных заводов [13]. Построенные заводы придавали городам промышленный облик и ускоряли процесс градостроительства производством собственных материалов.

Продолжая общую тенденцию застройки населенных пунктов Российской империи, самыми благоустроенными частями городов юга дальневосточной окраины являлись их центральные улицы. Например, на центральной улице г. Владивостока Светланской располагались: дом губернатора, дом командира порта, крупные здания универсальных магазинов «И.Я. Чурин и К°» и «Кунст и Альберс», здания банков, Собор. Самые красивые здания были спроектированы архитектором Юнгельхельдом [14]. Лучшие дома на центральных улицах строились квалифицированными инженерами по проектам петербургских и московских архитекторов. Так, в центральной части г. Хабаровска при строительстве доходного дома Плюснина сошлись три архитектурных стиля эпохи: русский стиль, модерн и кирпичный. Застройка центральной части города в конце XIX в. осуществлялась под руководством сильных архитекторов и строителей, таких как Н.Ф. Александров, В.Г. Мооро, П.Е. Базилевский, Ю.З. Колмачевский и др. [15]. С 1900 г. по 1913 г. в городе по индивидуальным проектам были построены более 20 домов.

Центральные улицы городов становились их культурными центрами, придавали им праздничность и не только меняли у горожан представление об облике города, но и влияли на развитие городской культуры в целом. Остальные улицы города не отличались ни архитектурной привлекательностью, ни удовлетворительным санитарным состоянием.

Оживленная торговля с представителями азиатских государств, в частности китайцами, осуществляемая через сети магазинов и базаров, влияла на застройку городов. Для реализации продукции китайские торговцы создавали лавки, базары, навесы, которые по способу постройки носили лишь временный характер, тем самым негативно влияя на градостроительный облик.

Украшением городов являлись построенные храмы и церкви. Например, за полвека развития Хабаровска как центра Приамурского генерал-губернаторства построили 14 православных храмов, синагогу, небольшой костел и китайскую кумирню. В Благовещенске, который был кафедральным городом Благовещенской епархии, в 1965 г. насчитывалось 3 церкви, а в 1879 г. был заложен первый каменный храм во

имя Покрова Божьей матери. К 1904 г. на территории города располагались уже 11 православных церквей, синагога, костёл и мечеть [16].

Развитие транспортной инфраструктуры, в частности строительство Уссурийской железной дороги, соединившей гг. Хабаровск и Владивосток, оказало непосредственное влияние на активизацию городской застройки обоих городов [17].

Вследствие проводимой приамурскими генерал-губернаторами С.М. Духовским и Н.И. Гродековым политики по созданию «могучего оплота» России на Дальнем Востоке активизировалось развитие местной промышленности, торговли, путей сообщения, усилился приток переселенцев на Амур, что определило в городах активное промышленное строительство. После начала строительства КВЖД в г. Хабаровске открылись спичечная фабрика, винокуренный завод, четыре пивоваренных, два чугунолитейных, три механических завода, 15 паровых мельниц и т. д. [15, с. 159]. К 1908 г. к имеющимся фирмам прибавились еще четыре, было завершено строительство оружейного завода «Арсенал». Сооружением завода руководил офицер болгарского происхождения С.Н. Ванков, сыгравший в дальнейшем важную роль в развитии городской инфраструктуры. Открылись артиллерийские мастерские военного ведомства и механические мастерские укреплявшейся Амурской речной флотилии. Все это обуславливало появление в городах промышленных районов, они стали обрастать рабочими слободками.

Изменилась планировка городов, они повернулись к новой главной магистрали – железной дороге. Быстрое развитие г. Владивостока обеспечило строительство в 1897 – 1901 гг. восточной ветки КВЖД, открывшей кратчайший путь из Европы к побережью Тихого океана, и ведущую роль в изменении городского облика стал играть морской порт, который принимал и отправлял суда не только под российскими, но и под английскими, японскими, германскими, американскими, норвежскими флагами. В 1892 г. в городе начала работать фабрика по производству шведских спичек «Суворов и К°». Фабрика была достаточно крупным по тем временам предприятием, на котором работали 240 рабочих из числа китайцев, корейцев и японцев. Восточная культура стала оказывать огромное влияние на градостроительство. Например, в 1900 г. по инициативе военного губернатора Приморья Н.М. Чичагова парадный вход в здание Восточного института был фланкирован двумя старинными, привезёнными из Манчжурии скульптурами львов «ши-цзы», целиком высеченных из гранита [15, с. 203 – 204].

В Благовещенске промышленный облик города составляли чугунолитейный, меднолитейный, 2 пивоваренных, 6 кожевенных, 3 мыловаренных, 6 кирпичных заводов, 5 паровых мельниц, 42 кузницы, которые определяли появление в городе рабочих кварталов, состоящих, в основном, из деревянных строений [18].

Таким образом, к началу XX в. архитектурный облик исследуемых городов, в целом, сложился. В нем сочетались элементы изящной застройки

центральных улиц с вкраплениями архитектурных форм восточной культуры и деревенской застройкой окраин; плюс промышленные предприятия, обросшие слободками хаотичной планировки. Архитектурный облик стал одним из важных факторов, определяющих формирование культурного пространства исследуемых городов.

На развитие бытовой культуры горожан в огромной мере влиял жилищный вопрос. Ежегодно увеличивающаяся численность населения в городах региона стимулировала масштабное строительство жилых домов. Расширение территории городов сопровождалось ростом обывательской застройки.

В городах из-за высокой стоимости и низких темпов строительства, наличия высокого процента ветхих и практически непригодных для жизни построек острым был жилищный вопрос. Прежде всего, стояла проблема перенаселенности жилых помещений. В маленьких домах (землянках) могли проживать по 3 – 4 семейства, что не соответствовало санитарным нормам объема воздуха в помещении на одного человека. Согласно переписи населения Хабаровки 1884 г., недостаток пространства в жилых домах являлся распространённым явлением: «… Больше 1/3 всего городского населения дышит недоброкачественным воздухом. Есть помещения, где на одного человека приходятся ¼ и меньше кубических сажень воздуха [19]. Недостаток воздуха в жилищах являлся насущной проблемой населения города. Тем не менее, несмотря на то, что проживание в таких домах было опасно для здоровья, это не мешало приезжим и горожанам, не имеющим достаточно средств, селиться в «помещения со скученным населением». В них обитали по большей части китайцы и корейцы. Условия проживания в многоквартирных домах были самые неприхотливые [20]: теснота, грязь, нехватка воздуха, отсутствие элементарных удобств, – были неизменными спутниками иммигрантов. Часто в квартирах ночевало вдвое больше людей, чем было прописано. Людей селили на чердаки, разделенные на маленькие помещения, не имеющие даже окон. Клозеты во дворе находились в неудовлетворительном состоянии. Дворы, как правило, были застроены обжорными рядами и мелкими харчевнями, функционирующими без разрешения Городской управы. В таких местах можно было найти дома терпимости и опиокурильни [21]. Так же в городах встречались и вовсе непригодные для жилья сооружения – глинобитные или дощатые сараи, крытые соломой или хворостом, землянки и полуземлянки. Еще в более непригодных для жизни санитарных условиях проживали рабочие, приезжавшие в города на сезонные заработки. Гонимые дороговизной постоялых дворов, рабочие проживали непосредственно на месте работы. Они жили среди города, в сараях из оцинкованного железа, иногда без пола, без вентиляции, без кухни и часто даже без примитивного отхожего места [22].

К началу XX в. сложилась непростая ситуация с землеотводом и землепользованием. Во Владивостоке это было связано с массовой арендой (для дальнейшего перевода в собственность) земельных участков местными

предпринимателями, что привело к нехватке площадей для расширения города и высокой стоимости жилья [23]. В итоге, несмотря на интенсивное строительство и архитектурное преображение города недостаток квартир продолжал остро ощущаться. По свидетельству Н.П. Матвеева, «… При продаже в Городской управе 7 участков городской земли на торги явилось до 100 чел., и земля пошла по очень дорогой цене» [24]. Несмотря на это, количество городских построек ежегодно увеличивалось: с 1900 по 1906 гг. почти в 1,7 раза (с 1940 до 3295). Однако горожане с низким достатком испытывали нужду и не могли обеспечить себя жильем или же улучшить имеющееся. Численность собственников недвижимого имущества (стоимостью свыше 1000 руб.) в период с 1902 по 1914 гг. не превышала 500 чел. [25]. Естественно, что стоимость найма жилья, как и его покупки, была значительной. Средняя стоимость аренды комнаты составляла 15 руб./мес. Такая цена полагалась за комнату, совершенно лишенную комфорта и удобств. В арендную стоимость не входили освещение, отопление и пользование кухней. За такие «блага» квартиросъёмщику приходилось платить 25 – 30 руб./мес. [26]. В Благовещенске в 1907 г. средняя стоимость аренды квартиры общей площадью 46 м^2 составляла 25 руб./мес., за более просторное жильё оплата увеличивалась вдвое, а квартиры площадью 200 м^2 арендодатели сдавали более чем за 100 руб./мес. [27]. Активное переселение в города Приамурья стимулировало постоянное поднятие цен на рынке жилья. Домовладельцы, «… не стесняясь ни словесными, ни письменными договорами, набавляли цены на квартиры чуть ли не ежемесячно, зачастую отказывая квартиронанимателям ранее условленного срока только потому, что являлись новые претенденты на квартиру, предлагавшие более высокую плату» [1, с. 6]. В этой связи, в исследуемых городах распространение получил такой вид аренды, как поднаем «от жильцов», то есть квартиросъемщик пускал к себе еще квартирантов, сдавая им часть комнаты («угол»). Постоянно растущие цены на жилье ставили переселявшихся в города людей в условия, когда стоимость места проживания не зависела от степени комфортности. Часто горожанам приходилось ютиться в ужасной тесноте и антисанитарных условиях.

Русско-Японская война оказала двойственное влияние на решение жилищного вопроса в исследуемых городах. После потери Россией в ходе войны Ляодунского полуострова г. Владивосток стал главным портом на Тихом океане, что стимулировало активизацию жилищного строительства: в городе были возведены около 400 новых, большей частью многоэтажных, каменных домов. С другой стороны, ситуация, сложившаяся после окончания войны, породила новый жилищный кризис. Командированные войска (ставшие основой городской бедноты) пришлось размещать в квартирах обывателей г. Владивостока на правах квартиросъёмщиков либо в пустующие дома, владельцы которых эвакуировались в годы войны, что осложнило ситуацию по их возвращении [28].

Одной из форм решения жилищного вопроса стало возведение деревянных слободок для расселения рабочих при промышленных

предприятиях городов. Так, в г. Хабаровске образовались Арсенальная, Железнодорожная и основанные переселенцами из западных губерний Российской империи Хохлацкая и Дальнехохлацкая слободки. Во Владивостоке таким образом решался жилищный вопрос военнослужащих. Была построена Офицерская слободка и др. В основном, города стали расширяться за счет возникновения таких слободок, которые в будущем определили границы городских районов. Однако возникновение слободок не решило жилищный вопрос, он на протяжении всего периода исследования для городских властей оставался самым острым, практически неразрешимым, что определило низкий уровень бытовой культуры горожан.

Появление слободок обусловило социальное размежевание населения. Как правило, в центре города располагались особняки светской и духовной знати, зажиточного купечества. Здесь же снимали жильё приезжие чиновники и военные чины. Центральные кварталы играли роль деловых центров города. Здесь размещались гостиные дворы, культурные и торговые заведения. Ремесленники и прочий пришлый люд концентрировались в слободках, а у городской черты селились выходцы из крестьян, имевшие поля и пашни.

Таким образом, пространственная среда и застройка городов юга Приамурского генерал-губернаторства претерпели в рассматриваемый период серьезные изменения в архитектурном облике, который был напрямую связан с социально-экономическим развитием как Дальневосточного края, так и отдельного города. Рост жилой застройки содействовал более четкой квартальной разбивке городов. Новый архитектурный облик, изменения под его влиянием в социальной и культурной жизни населения оказали заметное влияние на развитие социально-бытовой инфраструктуры исследуемых городов.

Литература и источники:

1. Бодиско, А. М. Из жизни Хабаровска / А. М. Бодиско. – Хабаровск, 1913. – С. 37.

2. Прик, А. Е. Владивосток и Южно-Уссурийский округ Приморской области : путеводитель и справочная книга с приложением адрес-календаря г. Владивостока и проч. / А. Е. Прик. – СПб., 1891. – С. 10.

3. Муров, Г. Т. По русскому Дальнему Востоку. Люди, их жизнь и нравы. Дневник странника. Т. I. / Г. Т. Муров. – Москва : Товарищество типографии А. Н. Мамонтва, 1910. – С. 26.

4. Шахеров, В. П. Формирование планировочного и архитектурного облика городов южной части Восточной Сибири в XVII – начале XIX вв. / В.П. Шахеров // Сибирский город XVIII – начала XX в. – Иркутск, 2005. – С. 19 – 20.

5. Хабаровский край. Страницы истории. – Владивосток : Изд-во «Утро России», 1996. – С. 154.

6. РГИА ДВ. – Ф. 28. – Оп. 1. – Д. 29. – Л. 5.

7. РГИА ДВ. – Ф. 28. – Оп. 1. – Д. 530. – Л. 3 ; Л. 5 ; Д. 559. – Л. 2 – 3 ; Д. 109. – Л. 3.

8. Власов, С. А. Градостроение Владивостока в исторической ретроспективе / С.А. Власов // Записки Общества изучения Амурского края. Т. 39. – Владивосток, 2009. – С. 45.

9. Обзор Приморской области за 1909 г. – Владивосток, 1910. Прил. 23.

10. Приамурские ведомости. № 170. – 1897. 30 марта. – С. 207.

11. ГАХК. – Ф. И 285. – Оп. 1. – Д. 3. – ЛЛ. 28 – 32.

12. ГАХК. – Ф. И 285. – Оп. 1. – Д. 17. – Л. 75.

13. Обзор Амурской области за 1885 г. Благовещенск : типография при Канцелярии Гражданского управления Амурской области. – 1886. – С. 7.

14. Татищев, А. А. Земли и люди: В гуще переселенческого движения (1906 – 1921) / А. А. Татищев. – М., 2001. – С. 101.

15. Дубинина, Н.И. Приамурский генерал-губернатор Н. И. Гродеков : историко-биографический очерк / Н. И. Дубинина. – Хабаровск : Издательский дом «Приамурские ведомости», 2001. – С. 159.

16. Обзор Амурской области за 1904 г. – Благовещенск : типография «Амурской Газеты» наследников А. В. Кирхнер. – 1905. – С. 42.

17. Ковальчук, М. А. Исторический опыт формирования транспортной отрасли Дальнего Востока России (70-е гг. XIX – июнь 1941 г.) / М. А. Ковальчук. – Хабаровск, 2003. – С. 12 – 14.

18. Обзор Амурской области за 1897 г. – Благовещенск : типография Канцелярии военного губернатора Амурской области. – 1899. – С. 17.

19. РГИА ДВ. – Ф. 1. – Оп. 1. – Д. 980. – Л. 16.

20. 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.

21. РГИА ДВ. – Ф. 28. – Оп. 1. – Д. 663. – Л. 278.

22. Приложение к протоколу № 3. Мнение врача И. В. Кирилова об организации санитарной части в городах Приморской области. Протоколы II Хабаровского съезда врачей 15 – 20 октября 1901 г. // Приамурские ведомости. – № 412. – 1901. 18 ноября. – С. 15.

23. РГИА ДВ. – Ф. 28. – Оп. 1. – Д. 116. – Л. 4 ; Д. 558. – Л. 3.

24. Матвеев, Н. П. Краткий исторический очерк г. Владивостока / Н. П. Матвеев. – Владивосток, 1990. – С. 253.

25. РГИА ДВ. – Ф. 702. – Оп. 1. – Д. 927. – Л. 57 об. – 58.

26. РГИА ДВ. – Ф. 28. – Оп. 1. – Д. 28. – Л. 23.

27. Обзор Амурской области за 1907 г. – Благовещенск : Электро-тип. тов-ва Б. С. Залский и К°, 1908. – С. 10.

28. Вишневский, В. М. Владивосток в период Русско-Японской войны (1904 – 1905 гг.) // Материалы по истории Владивостока. Кн. 1. – Владивосток, 1960. – С. 89 – 91.