Скрабневская Е. С.
E. S. Skrabnevskaya

**К ВОПРОСУ О ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ОКРАИНЕ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ
В НАЧАЛЕ XX В.**

**ON THE ELECTRIFICATION OF THE RUSSIAN FAR EASTERN PROVINCES
AT THE BEGINNING OF THE XX CENTURY**

Скрабневская Елена Серафимовна – кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры социально-гуманитарных наук Хабаровского государственного университета экономики и права (Россия, Хабаровск); 680035, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 134. E-mail: elena_s_s@rambler.ru.

Ms. Elena S. Skrabnevskaya – PhD in Historical Sciences, associate professor, department of social and human sciences, Khabarovsk State University of Economics and Law (Russia, Khabarovsk); 680035, Khabarovsk city, 134 Tikhookeanskaya str. E-mail: elena_s_s@rambler.ru.

Аннотация. На основе архивных материалов и материалов периодической печати в статье обобщён опыт деятельности органов местного самоуправления по решению одной из проблем благоустройства российских городов Российской империи. На примере г. Хабаровска дана характеристика сотрудничества предпринимательских слоёв с органами местного самоуправления по созданию благоприятной среды в городах Дальнего Востока. В статье определены основные направления деятельности по электрификации Дальневосточного региона: создание автономного освещения, строительство электростанций, распространение электрического освещения.

Summary. The article summarizes the experience of local authorities in solving one of the problems of improvement of Russian Empire cities based on archival materials and periodicals. The description of cooperation of business layers with local governments on creation of favorable environment in the cities of the Far East is given in the case of Khabarovsk. The article defines the main activities aimed at electrification of the Far Eastern region: the creation of the autonomous lighting, the construction of power plants, the distribution of electric lighting.

Ключевые слова: местное самоуправление, Российская империя, Дальний Восток, городская дума, городской голова, гласные, электрификация, уличное освещение, акционерное общество.

Key words: municipality, the Russian Empire, the Far East, the City Duma, city mayor, councillor, electrification, street lighting, joint-stock company.

УДК 94(571.6)

Массовое переселение на Дальний Восток, организованное российским правительством во второй половине XIX в., способствовало стремительному росту дальневосточных городов. К началу XX в. самым крупным городом Дальнего Востока стал Благовещенск. В городе было сосредоточено около 33 тыс. человек (27 % населения всей Амурской области) [18, 5; 19, 7; 1, 3]. Однако в XX в. в связи с приоритетным развитием промышленных предприятий, транспорта и торговли, более стремительно стали развиваться другие города региона – Хабаровск, Владивосток, Харбин.

Население Владивостока в связи с получением в 1871 г. статуса главного тихоокеанского порта России, за полвека увеличилось в 613 раз – от 150 человек в 1860 г. до 92 тыс. человек в 1913 г. [37, 220; 3, 102; 1, 3]. В годы Первой мировой войны, в то время когда численность населения Дальнего Востока из-за мобилизации повсеместно сократилась, Владивосток продолжал расти за счёт притока беженцев и военнопленных. В 1917 г. в городе было уже более 100 тыс. человек, и по численности жителей Владивосток сравнивался с такими сибирскими городами, как Иркутск и Томск.

Строительство Китайской Восточной железной дороги (КВЖД) спровоцировало интенсивный рост Харбина. Первыми жителями города, основанного 28 мая 1898 г., были рабочие и слу-

жащие КВЖД, инженеры-строители и иные специалисты, имевшие непосредственное отношение к железной дороге. Также Харбин был привлекателен для ремесленников, торговцев, предпринимателей. По результатам первой однодневной городской переписи, в 1903 г. было выявлено 44 576 жителей, из которых русскоподданных было чуть больше 15 тыс. человек. Высокий прирост населения был характерен и для Хабаровска. В начале XX в. он составлял в год 73,3 человека на одну тысячу, в то время как в городах Европейской России почти в 5 раз меньше – 15 человек на тысячу [37, 220; 3, 102; 1, 3; 4, 185].

Из всех городов Дальнего Востока только в Николаевске численность населения росла крайне медленно, так как она увеличивалась за счёт естественного прироста. В 1913 г. в городе проживало всего 12,5 тыс. человек, в то время как в Хабаровске – 49,5 тыс. человек, а в Никольске-Уссурийском, получившем статус города только в 1898 г., – около 38 тыс. человек [5, 62; 12, 205].

В то время когда европейские города превращались в культурные центры, большинство провинциальных городов России были далеки от цивилизации [38, 76-77, 84; 40, 96-99]. Благоустройство стало одной из самых важнейших проблем и для жителей дальневосточной окраины, в том числе в центре внимания находились вопросы уличного освещения. Ещё в конце XIX в. в Хабаровске у дома, где размещалась резиденция приамурского генерал-губернатора, возле особняков купцов и крупных чиновников на Большой, Поповской, Протодиаконской, Алексеевской улицах, а затем и на других, зажглись первые керосинокалильные фонари [6, 37]. Керосиновыми фонарями стали освещаться и дома терпимости. Поэтому нетрезвые гуляки в поисках развлечений, ориентируясь на фонарь, иногда попадали в добропорядочные дома, что вызывало справедливое возмущение обывателей [21]. Фонарей на хабаровских улицах было чуть более десятка, но в городе уже появились свои фонарщики и ночные сторожа [8, 20-21]. Освещение не всегда работало исправно, но и от работающих фонарей, судя по материалам печати тех лет, большого эффекта не было [30; 31; 32].

Города Дальнего Востока старались не затягивать решение назревших вопросов. Осознавая важность проблемы освещённости города, к 1905 г. городская дума Хабаровска увеличила затраты на освещение улиц до 3554,52 руб., то есть в 37 раз [10] по сравнению с соответствующими статьями предыдущего бюджета. Вполне понятно, что такая сумма не могла кардинальным образом изменить ситуацию с освещением, но в некоторых других городах условия были значительно хуже. Так, например, 40 тыс. жителей Благовещенска, одного из крупнейших городов Дальнего Востока, страдали от того, что на одну версту в городе приходилось 1,3 керосиновых фонаря [2]. Городской голова Владивостока в своём отчёте о работе думы за 1879 г. впервые отметил, что с августа отчётного года центральная улица – Светланская – освещалась 50 фонарями, установленными на средства города; вопрос об освещении других улиц находился на рассмотрении специальной городской комиссии. Однако за последующие пять лет работы комиссии количество фонарей во Владивостоке почти не увеличилось, а большая часть установленных пришла в негодность. Лишь в 1884 г. в Берлине были закуплены 100 фонарей с керосиновыми лампами, 55 из них установили через каждые 25 саженей на ясеневых окрашенных столбах по одной стороне улиц Светланской, Первой Портовой, Афанасьевской и Экипажной. Остальные фонари разместили на второстепенных улицах. За последующие пять лет (до 1889 г.) из городского бюджета на освещение было израсходовано 22,302 руб. [16, 210].

В начале XX в. керосиновое освещение стали менять на современное – электрическое. В Хабаровске электрический свет впервые зажёгся на пароходе купца Буянова «Благовещенск» 26 июня 1896 г., затем на мельнице китайского купца, российского подданного Николая Ивановича Тифонтая. В 1902 г. небольшой электрогенератор, установленный в артиллерийских мастерских (завод «Арсенал»), где директором был гласный хабаровской думы Семён Николаевич Ванков, стал освещать производственные помещения. Вслед за этим автономно электрифицировали здание кадетского корпуса. Идея строительства электростанции для города также принадлежала С. Н. Ванкову. В 1905 г. после демонстрации новейших технических схем для освещения Хабаровска он внёс в думу проект учреждения акционерного общества, в котором предложил принять участие и городу [8, 36].

14 января 1906 г. в «Приамурских ведомостях» появилось объявление: «В воскресенье 15 сего января в час дня в общественном собрании имеет быть первое общее собрание пайщиков товарищества на паях для освещения города Хабаровска электричеством» [22]. Организатором «Товарищества на паях для освещения электричеством города Хабаровска», которое планировало распространить 200 акций по 500 руб. за каждую, был сам С. Н. Ванков. Его идею поддержал известный хабаровский предприниматель Василий Фёдорович Плюснин, ставший одним из акционеров товарищества [8, 195]. Следует обратить внимание, что в первую очередь электрический свет планировалось использовать не в жилых домах, а на промышленных предприятиях, в общественных и учебных учреждениях, на улицах и площадях.

Городская дума Хабаровска тщательно рассмотрела проект электростанции, предложенный Ванковым. Оценив как общественную, так и коммерческую значимость такого предприятия для города, дума тогда же приняла решение об обязательном приобретении в будущем всей электростанции в городскую собственность. Стать монопольным собственником недвижимости, исправно приносящей доходы, было для города экономически целесообразно, так как это помогало решить проблему дефицита городского бюджета. К тому же это повышало авторитет городского самоуправления, готового тратить значительные средства, чтобы хабаровчане могли пользоваться достижениями цивилизации, ведь не многие города России могли похвастаться уличными электрическими фонарями.

Руководствуясь данными мотивами, город стал акционером нового предприятия, и в соответствующем постановлении думы было записано: «1. Для освещения г. Хабаровска электричеством организовать акционерное общество. 2. До утверждения Устава заключить с г. Ванковым товарищество на вере, учредителем которого будут г. Ванков и городское управление, а остальные пайщики выступают вкладчиками. 3. В общее собрание пайщиков уполномочить от городского управления И. Н. Фомина, А. В. Плюснина, И. К. Волковинского, Б. А. Малиновского» [27]. Вместе с тем дума сразу оговорила за собой право преимущественного приобретения акций в случае их продажи и обусловила обязательный выкуп всего предприятия по его действительной стоимости по истечении десяти лет со дня открытия действий товарищества. Под станцию решено было отвести товариществу в аренду участок земли на берегу Амура площадью в 625 кв. саженей сроком на 12 лет с правом продления аренды ещё на такой же срок. На улицах города запланировали поставить 20 электрических фонарей [22].

Почти сразу после этого решения в печати развернулась полемика между С. Н. Ванковым и городским архитектором Б. А. Малиновским. Последний в газете «Приамурье» высказал ряд критических замечаний о строительстве станции, несмотря на то, что он сам ранее утверждал смету [24]. С. Н. Ванков, в свою очередь, на страницах «Приамурских ведомостей» публично объявил архитектора «противником электричества». Действительно, не все хабаровчане поддерживали идею электрического освещения улиц: «Не будет ли нам стыдно при электрическом освещении утопать в грязи?» – вопрошал один из корреспондентов «Приамурских ведомостей» [22]. Несмотря на развернувшуюся дискуссию, 27 февраля 1906 г. дума одобрила устав «Акционерного Общества Электрической Энергии» (далее – Общество), которое реорганизовалось из товарищества, и город вошёл в это Общество на правах учредителя [23].

Электрическая станция возводилась чрезвычайно быстро, хотя участок, отведённый для строительства, был неудачным – оползень на берегу Амура, что заставило «произвести значительные земельные работы по срезке откосов и выравниванию площади» [29]. К осени 1906 г. (всего за полтора года) работающая на угле электростанция с паровым 300-сильным двигателем была построена [8, 36]. 1 ноября 1906 г. на улице Муравьёва-Амурского, а также возле дома генерал-губернатора и здания военного собрания зажглись первые электрические дуговые фонари, что произвело сильное впечатление на жителей города. «Приамурские ведомости», отразившие этот факт, заметили, что «вопрос об электрическом освещении в Хабаровске из области предположений перешёл в область действительности» [33]. И если раньше безоговорочное предпочтение отдавалось керосиновым лампам и «вечной свече», которая горела «ровным пламенем в течение 5 часов», теперь эти источники света стремительно уступали дорогу электричеству. Всего через год

на улицах Хабаровска было установлено уже 47 фонарей [8, 34].

Подтверждением того, что электрический свет на городских улицах был редким явлением для России, можно считать публикацию сообщения о введении в г. Хабаровске электрического освещения компанией полковника Ванкова в газете «Правительственный вестник» за 11 января 1907 г. [8, 36]. Кроме того, из всех российских городов Хабаровск получил электричество на очень выгодных условиях, так как ни один российский город не являлся совладельцем электрических предприятий и, следовательно, не получал прибыль от их эксплуатации.

Потребность в электричестве всё время возрастала, его проводили в жилые дома и квартиры состоятельных горожан, новые фонари появлялись на улицах города, постоянно увеличивая расходы городского бюджета на освещение. Так, например, в 1909 г. из 60 тыс. руб., выделенных городом на благоустройство, 18 тыс. было затрачено на освещение улиц, то есть в 14,5 раза больше, чем в 1905 г., и в 536 раз больше расходов по этой статье на 1890 г. [35]. Если деятельность общества начиналась с двух машин общей мощностью в 200 сил (120 кВт), с сети в 3000 лампочек и 20 дуговых фонарей, то к концу 1911 г. оно имело уже 4 машины в 550 сил (347 кВт), а в 1914 г. мощность станции выросла до 480 тысяч кВт в год (почти в 2,5 раза). К этому времени хабаровские улицы освещали 106 дуговых фонарей, а дома обывателей и учреждения – 17 тысяч лампочек [11].

Потребности в электроэнергии уже превысили возможности станции. В 1913 г. Общество выписало пятую машину мощностью в 950 сил (597 кВт), но из-за начавшейся Первой мировой войны она не была доставлена в Хабаровск. В докладе Правления Общества общему собранию акционеров 29 июля 1916 г. о развитии электрической станции были сделаны выводы, что «несмотря на войну, потребность в электрическом освещении всё увеличивается, электрическая станция уже в настоящее время находится почти на пределе своего расширения и что правление Общества считало бы необходимым составить специальную комиссию для выявления всех подробностей предполагаемого им переустройства» [11].

Этой комиссии, кроме составления подробного проекта и выяснения сметных цен на то или иное переустройство станции, необходимо было рассмотреть возможность устройства электрического трамвая в городе, выяснить способы привлечения новых абонентов, возможно даже за счёт понижения тарифа на электрическую энергию. В течение пяти лет Общество планировало накопить 150 тыс. руб. для организации трамвайного сообщения. Увеличивающаяся мощность станции должна была увеличить стоимость предприятия. В таком случае выкуп его для города с каждым годом становился бы всё труднее и труднее. Поэтому городская дума, проанализировав все имеющиеся выводы и рекомендации относительно перехода электрической станции с собственностью города, приступила к её выкупу, но революционные события начала XX в. не позволили завершить реализацию данного проекта.

Почти одновременно с Хабаровской организацией по производству электроэнергии подобное Товарищество было создано в Никольске-Уссурийском: в 1906 г. городская дума заключила с ним договор на устройство электростанции и электрическое освещение улиц. Станция была запущена в 1909 г., электричеством стали освещаться общественные здания, дома зажиточных горожан, а также некоторые улицы [39, 14]. В 1912 г. город рассматривал вопрос о выкупе имущества товарищества в свою собственность, но состояние городского бюджета не позволило реализовать эти планы.

Жители Владивостока познакомились с электричеством ещё в 1893 г., но осуществление электрического уличного освещения затянулось на несколько лет, поскольку городские власти связывали использование электричества с пуском городского трамвая. Одновременная реализация двух дорогостоящих проектов была обременительной для городского бюджета. Лишь в ноябре 1910 г. состоялась закладка здания электростанции, строительство которой завершилось через год. Наряду с питанием трамвайной линии первая городская электростанция Владивостока обеспечивала освещение улиц, различных учреждений, квартир состоятельных горожан [36, 214].

В дореволюционный период не всем дальневосточным городам удалось построить свои электрические станции. В первом десятилетии XX в. Благовещенская дума обсуждала вопрос о создании электрической станции, но улицы по-прежнему освещались керосиновыми фонарями,

которых на весь город приходилось чуть больше 200 – совершенно недостаточное количество, чтобы осветить даже центр города [9, 1-4]. Харбинское самоуправление приступило к рассмотрению проблемы освещения в январе 1910 г. По договору с владельцем частной электростанции на улицах стали устанавливаться электрические фонари. Со временем город стал тяготиться зависимостью от частника, к тому же городу не хватало отпускаемой электроэнергии. В 1916 г. на заседании собрания уполномоченных было принято решение о постройке городской электростанции. Поскольку городской бюджет не позволял сразу построить предприятие больших размеров, общественное правление решило выйти из сложившейся ситуации, выкупив частную электростанцию за 300 тыс. руб., а затем расширить её площади в соответствии с потребностями города [13, 703].

Решение проблемы электрификации на Дальнем Востоке в целом отражало общероссийскую тенденцию. Фактически её реализация была возложена на Общество, какой-либо единой государственной программы развития сети электростанций не было, в лучшем случае можно было рассчитывать на правительственные кредиты, которые погашались годами. Электричество нашло применение лишь в 72 городах, из которых только в 13 электрическое освещение совершенно вытеснило керосиновые фонари, но в большинстве российских городов оно не получило широкого распространения. Керосиновое освещение оставалось более распространённым и в начале XX в. По данным, приведённым в работе Центрального статистического комитета «Города России в 1904 году», в России насчитывалось 193 населённых пункта, в которых не существовало уличного освещения, в их числе и один областной город – Чита [34]. Таким образом, в городах Дальнего Востока в начале XX в. удалось создать более благоприятную среду, чем во многих других регионах Российской империи.

ЛИТЕРАТУРА

1. Адрес-календарь и торгово-промышленный указатель Дальнего Востока и спутник по Сибири, Маньчжурии, Амуру и Уссурийскому краю. Составитель И. С. Кларк. – Владивосток, 1913. Отдел II. – 220 с.
2. Амурская газета. 1898 г., 13 февраля.
3. Василенко, Н. А. О численном и национальном составе населения Харбина в 1898–1917 гг. / Н. А. Василенко // Дальний Восток России – Северо-Восток Китая: исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества: материалы Междунар. Науч.-практ. конф., посвящённой 60-летию Хабаровского края, 100-летию со дня начала строительства Китайско-Восточной железной дороги и города Харбина. – Хабаровск, 1998. – 316 с.
4. Вежновец, А. Ф. Записки краеведов / А. Ф. Вежновец, Н. П. Крадин. – Хабаровск: Изд-во Хворова А. Ю., 2004. – 335 с.
5. Вишневский, В. М. Владивосток. 1860–1960 / В. М. Вишневский, К. П. Гайдашенко, В. М. Дудоров [и др.]; под ред. В. Л. Левицкого. – Примор. кн. изд-во, 1960. – 272 с.
6. Востриков, Л. А. Хабаровск и хабаровчане. Очерки о прошлом / Л. А. Востриков, З. В. Востоков. – Хабаровск: Хабаровское кн. изд-во, 1991. – 252 с.
7. Головачев, П. Россия на Дальнем Востоке / П. Головачев. – СПб., 1904. – 216 с.
8. Материалы по истории Владивостока. Книга 1. 1860–1917; под ред. В. Г. Щебенькова. – Владивосток, 1960. – 220 с.
9. Государственный архив Амурской области (ГААО). Ф. 8и. Оп. 1. Д. 57.
10. Государственный Архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. 453. Оп. 1. Д. 2.
11. Доклад. Общее присутствие Хабаровской Городской управы. 13 сентября. 1916 г.
12. Записки Приамурского отдела императорского Русского Географического Общества. – Т. 1. Вып. IV. – Хабаровск, 1896. – 355 с.
13. Нилус, Е. Х. Китайская Восточная железная дорога. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 гг. / Е. Х. Нилус. – Харбин: Типографии Кит. Вост. жел. дор. и т-ва «Озо», 1923. – Т. 1. – 690 с.
14. Кирхнер, А. В. Осада Благовещенска и взятие Айгуна / А. В. Кирхнер. – Благовещенск, 1900. – 219 с.
15. Лигин Ю. На Дальнем Востоке / Ю. Лигин. – М., 1913. – 262 с.
16. Матвеев, Н. П. Краткий исторический очерк Владивостока / Н. П. Матвеев. – Владивосток: Уссури, 1990. – 302 с.
17. Общее присутствие Хабаровской Городской управы. 13 сентября. 1916 г.

18. Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Т. LXXII: Амурская область. Тетрадь 1. 1899.
19. Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Тетрадь 2. 1904.
20. Плюснин А. Доклад. Хабаровской городской думе. Хабаровский городской голова. 1915 г.
21. Приамурские ведомости. 1906 г., 3 января.
22. Приамурские ведомости. 1906 г., 14 января.
23. Приамурские ведомости. 1906 г., 15 января.
24. Приамурские ведомости. 1906 г., 13 апреля.
25. Приамурские ведомости. 1906 г., 15 апреля.
26. Приамурские ведомости. 1906 г., 19 апреля.
27. Приамурские ведомости. 1906 г., 25 апреля.
28. Приамурские ведомости. 1906 г., 4 июля.
29. Приамурские ведомости. 1906 г., 13 июля.
30. Приамурские ведомости. 1906 г., 15 июля.
31. Приамурские ведомости. 1906 г., 24 июля.
32. Приамурские ведомости. 1906 г., 7 сентября.
33. Приамурские ведомости. 1906 г., 2 ноября.
34. Приамурские ведомости. 1907 г., 1 мая.
35. Приамурские ведомости. 1908 г., 23 декабря.
36. Систематический сборник постановлений Владивостокской городской думы за 1901–1912 гг. – Владивосток, 1913. – 750 с.
37. Фоменко, С. М. Спутник по Дальнему Востоку, 1911–1912 / С. М. Фоменко. – Харбин, 1911. – 438 с.
38. Хабаровская городская дума. 1913 г.
39. Уссурийску 125 лет: очерки истории. – Владивосток: Изд-во Дальневосточного ун-та, 1991. – 114 с.
40. Фойгт. А. Социальные утопии / А. Фойгт. – СПб., 1906. – 190 с.