

С. А. Власов

ОЧЕРКИ ИСТОРИИ ВЛАДИВОСТОКА



RUSSIAN ACADEMY OF SCIENCES
FAR EASTERN BRANCH
Institute of History, Archeology and Ethnography
of the Peoples of the Far East

S.A. Vlasov

ESSAYS ON THE HISTORY OF VLADIVOSTOK



Vladivostok
Dalnauka
2010

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
Институт истории, археологии и этнографии
народов Дальнего Востока

С.А. Власов

ОЧЕРКИ ИСТОРИИ ВЛАДИВОСТОКА



Владивосток
Дальнаука
2010

УДК: 947.081/.087 (571.63—20)

Власов С.А.

Очерки истории Владивостока. — Владивосток: Дальнаука, 2010. — 252 с.
ISBN 978-5-8044-1087-3

В книге освещается история г. Владивостока с момента его основания в 1860 г. до наших дней. Отражены все основные события, происходившие за это время в городе. Большое внимание уделяется ретроспективному анализу развития городской инфраструктуры, промышленности, жилищно-гражданского строительства, различным формам культурного досуга горожан. В книге использован богатый фактический материал архивов, периодической печати. Предназначена для специалистов и широкого круга читателей.

Ключевые слова: Владивосток, Тихий океан, порт, Военно-морской флот, повседневная жизнь, жилищно-гражданское строительство.

Vlasov S.A.

Essays on the history of Vladivostok. — Vladivostok: Dalnauka, 2010. — 252 p.
ISBN 978-5-8044-1087-3

The book deals with the history of Vladivostok from beginning to contemporary. There have studies the factors that conditioned the history of city. A special attention has been focused on the retrospective development of industry, house building, cultural leisure. The book is based on the vast material taken from archives and periodical press. It is intended for specialists and all those interested in history.

Key words: Vladivostok, the Pacific, port, navy, everyday life, house building.

Рецензенты

канд. ист. наук *В.Г. Макаренко*

канд. ист. наук *Л.А. Слабнина*

канд. ист. наук *Е.Н. Чернолуцкая*

Издано по решению учёного совета Института истории, археологии
и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН

ISBN 978-5-8044-1087-3

© Власов С.А., 2010

ВВЕДЕНИЕ

Владивосток был основан в 1860 г. По историческим меркам он является относительно молодым — в России десятки городов намного старше его, а в сравнении с некоторыми городами мира он сущий младенец. Тем не менее, за 150 лет его истории произошло немало событий, которые заслуживают того, чтобы о них знали и помнили. Этим обстоятельством в первую очередь и руководствовался автор, когда взялся за работу над этой книгой.

Ранее попытки написать историю Владивостока предпринимались неоднократно. Впервые это осуществил Н.П. Матвеев. К 50-летию города в 1910 г. он написал «Краткий исторический очерк г. Владивостока»¹. В небольшой по объёму книге представлены практически все основные события, произошедшие с момента основания Владивостока до начала XX в. Интересными и любопытными для современного читателя являются описания быта, нравов горожан. Ценностью книги является то, что автор был свидетелем описываемых событий, что позволяет рассматривать её как своеобразный исторический источник.

Частично касались истории города коллективные работы, выходившие по случаю круглых дат. В год 100-летия Владивостока увидела свет книга «Владивосток. 1860—1960»². Собственно исторический очерк занимает примерно одну треть объёма книги, остальные страницы посвящены описанию

современной жизни города того времени: его промышленному развитию, городской инфраструктуре (жилищному фонду, общественному транспорту, коммунальному хозяйству), культурной жизни горожан.

В 1970 г. вышла ещё одна коллективная работа «Город наш — наш город»³. Здесь материал подан в хронологической последовательности, и книга воспринимается как своеобразная история города. Параллельно с изложением исторических событий авторы сделали своеобразные вкрапления биографических сведений отдельных людей, внёсших свой вклад в историю Владивостока. Для придания научной достоверности излагаемых событий, в тексте публикуются выдержки из архивных документов без указания ссылок на фонды.

К 125-летию города вышла книга «Владивосток: штрихи к портрету»⁴. В ней оригинальная форма подачи материала — выборочная (неполная) хронология чередуется с описанием отдельных событий. Но у читателя не складывается целостная картина истории Владивостока. К тому же, и здесь фактический и статистический материал приводится без ссылок на источники.

Отдельные фрагменты из истории Владивостока содержатся и в монографиях, статьях дальневосточных учёных-историков — Л.И. Галлямовой⁵, В.А. Королевой⁶, С.И. Лазаревой, О.И. Сергеева, Т.З. Позняк⁷, Г.Я. Тригуб, А.А. Хисамутдинова, Е.Н. Чернолуцкой⁸, а также в газетных публикациях краеведа Н.Г. Мизь. В этих работах (предназначенных в основном для специалистов-историков) частично отражены лишь некоторые события из истории города, к тому же произошедшие до 1917 г.

Так, проблемы городского самоуправления Владивостока исследованы в коллективной работе «Местное самоуправление на Дальнем Востоке России во второй половине XIX — начале XX в.»⁹. Авторы на основе оригинальных архивных материалов показали основные направления деятельности городского головы, думы и управы. Кроме того, книга содержит много интересных фактов из жизни дореволюционного Владивостока. Этот же период отражён в научно-популярном издании А.А. Хисамутдино-

ва «Владивосток. Этюды к истории старого города»¹⁰. Ценность этой книги в том, что в ней имеются выдержки из опубликованных и неопубликованных исторических документов, хотя при этом автор не делает ссылок на архивы и другие первоисточники, что снижает научную ценность монографии.

История развития города советского периода, кроме как в вышеперечисленных коллективных работах, практически не нашла должного отражения в публикациях. Исключением можно считать два труда, где рассматривались проблемы градостроения Владивостока. Это монография Н.С. Рябова и В.А. Обертаса¹¹, содержащая краткий исторический очерк города, ход жилищно-гражданского строительства в послевоенные годы. Книга хорошо иллюстрирована, даются фотографии некоторых зданий с указанием архитекторов — авторов проектов. И вторая, где более основательно исследована градостроительная политика, — В.В. Аникеева и В.А. Обертаса¹². В ней рассматриваются история разработки и реализации генеральных планов Владивостока с момента его основания, градостроительные проблемы и пути их решения на разных этапах развития города.

Поскольку к сегодняшнему дню полная история города так и не написана, автор предпринял попытку впервые изложить историю города за все годы его существования — с момента возникновения до сегодняшних дней в хронологической последовательности с описанием основных событий, так или иначе оставивших след в истории Владивостока, показать историю города через развитие городской инфраструктуры, промышленности, жилищного строительства, различные формы культурного досуга, а также отразить повседневную жизнь горожан. Вместе с тем автор учитывал, что история Владивостока (при всей его самобытности) является частью истории России и всё то, что происходило в нашей стране — революции, войны, социально-экономические и политические преобразования, смена руководителей государства, экономические реформы — сказывалось на жизни Владивостока. Поэтому автор стремился показать особенности проявления общероссийской истории в жизни города и его жителей.

При работе над монографией были использованы разнообразные источники, как опубликованные ранее сборники исторических документов¹³, так и не опубликованные архивные материалы, которые были выявлены в Российском государственном историческом архиве Дальнего Востока (РГИА ДВ) и Государственном архиве Приморского края (ГАПК).

В РГИА ДВ значительная часть информации была найдена в 28 фонде Владивостокской городской управы, помимо этого частично использовался фонд 702 (канцелярия Приамурского генерал-губернатора).

В ГАПК документы и материалы по истории города были выявлены в фонде 85 — исполнительного комитета Владивостокского городского Совета народных депутатов, фонде 26 — исполкома Приморского краевого Совета народных депутатов, фонде 373 — плановой комиссии исполкома Владивостокского горсовета, фонде П-68 — Приморского крайкома КПСС, а также других фондах — 26, 86, 507, 556, П-435.

В освещении событий современной истории города использовались материалы, полученные в архивном отделе управления делопроизводства администрации Владивостока, и местная периодическая печать.

Учитывая широкие хронологические рамки исследования и обилие событий, произошедших за полтора столетия существования Владивостока, автор стремился выделить наиболее значимые явления, события и факты и на их основе реконструировать историю города. Понимая, что в монографии отражена не вся история города, какие-то факты не упомянуты, какие-то будут выявлены при дальнейшей работе в архивах, исследователь полагает продолжить работу над выбранной темой.

В изложении материала автор стремился к простоте и доступности для восприятия. Ведь книга предназначена в первую очередь рядовым жителям Владивостока. Есть надежда, что, ознакомившись с ней, они будут лучше знать историю своего города.

Автор выражает глубокую благодарность рецензентам — кандидатам исторических наук, старшим научным сотрудникам

Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН В.Г. Макаренко, Л.А. Слабниной, Е.Н. Чернолуцкой, а также доктору исторических наук, профессору, зав. отделом социально-политических исследований того же института А.С. Ващук за ценные замечания и предложения, которые были учтены при доработке монографии.

Фотографии, представленные в книге, получены из Государственного архива Приморского края, частных коллекций Д.А. Анча и В.П. Федорченко.

- ¹ Матвеев Н.П. Краткий исторический очерк г. Владивостока. Владивосток, 1990.
- ² Владивосток. 1860—1960. Владивосток, 1960.
- ³ Город нашенский. Владивосток, 1970.
- ⁴ Владивосток: штрихи к портрету. Владивосток, 1985.
- ⁵ Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX — начале XX в. Владивосток, 2000; Галлямова Л.И. Владивостокский морской порт: формирование рабочих кадров (1860—1916 гг.) // Российский флот на Тихом океане: история и современность. Материалы Тихоокеанской конференции, посвящённой 300-летию Российского флота. Вып. 3. Владивосток, 1996. С. 55—60. Галлямова Л.И. Театральная жизнь Владивостока на рубеже XIX—XX веков // Взаимодействие искусств на рубеже веков. Владивосток, 2002.
- ⁶ Королёва В.А. Музыка и театр корейцев на Дальнем Востоке России (1860—1937 гг.): диалог культур и искусств. Владивосток, 2008.
- ⁷ Позняк Т.З. Иностранные подданные в городах Дальнего Востока России (вторая половина XIX — начало XX в.). Владивосток, 2004; Позняк Т.З. Жилищные и бытовые условия в Дальневосточных городах (вторая половина XIX — начало XX в.) // Россия и АТР. 2008. № 1. С. 18—31; Позняк Т.З. Формирование застройки и благоустройство городов юга Дальнего Востока во второй половине XIX — начале XX в. // Ойкумена. 2008. № 2. С. 26—39.
- ⁸ Чернолуцкая Е.Н. Военнопленные и беженцы Первой мировой войны на российском Дальнем Востоке и их репатриация // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. Вып. 3. Благовещенск, 2000. С. 137—143; Ващук А.С., Чернолуцкая Е.Н., Королёва В.А. Этномиграционные процессы в Приморье в XX в. Владивосток, 2002;

Чернолуцкая Е.Н. Конец «Миллионки»: ликвидация китайского квартала во Владивостоке (1936 г.) // Россия и АТР. 2008. № 4. С. 24—32; Чернолуцкая Е.Н. Вытеснение китайцев с Дальнего Востока и депортация 1938 г. // Проблемы Дальнего Востока. 2008. № 4. С. 133—146.

⁹ Сергеев О.И., Лазарева С.И., Тригуб Г.Я. Местное самоуправление на Дальнем Востоке во второй половине XIX — начале XX в.: Очерки истории. Владивосток, 2002.

¹⁰ Владивосток. Этюды к истории старого города. Владивосток, 1992.

¹¹ Рябов Н.С., Обертас В.А. К истории застройки Владивостока. Владивосток, 1961.

¹² Аникеев В.В. Обертас В.А. Генеральные планы Владивостока. История, проблемы, решения. Владивосток, 2007.

¹³ Владивосток. Сборник исторических документов (1860—1907 гг.). Владивосток, 1960.

ОСНОВАНИЕ ВОЕННОГО ПОСТА ВЛАДИВОСТОК

Своим основанием Владивосток обязан генерал-губернатору Восточной Сибири Н.Н. Муравьеву-Амурскому. Именно он в июне 1859 г. выбрал место для будущего порта и города, когда на военном транспорте «Америка» обследовал южное морское побережье Уссурийского края и обнаружил неизвестную ранее русским бухту, в которой незадолго до этого побывали англичане. Они открыли её в годы Крымской (Восточной) войны. В августе 1855 г. два английских судна «Винчестер» и «Барракуда» под командованием адмирала Сеймура разыскивали русскую эскадру, оставившую Петропавловск-Камчатский и укрывшуюся в устье Амура. В ходе поиска англичане обнаружили бухту, называемую проживавшими там китайскими рыбаками и охотниками Хайшеньвэй — бухта трепангов. Англичане были первыми европейцами, оказавшимися на месте будущего Владивостока. Они провели предварительную картографическую съёмку бухты и назвали её Порт Мэй, в честь капитана «Винчестера»¹.

Муравьев-Амурский распорядился переименовать её в Золотой Рог, поскольку она напоминала ему подобную бухту в Стамбуле (Константинополе), и основать здесь военный пост. Он также предложил название заливам — Амурский, Уссурийский, Петра Великого. Сопровождавшие генерал-губернатора приближённые настояли на том, чтобы главный полуостров акватории был назван полуостровом Муравьева-Амурского².

Следом за «Америкой» летом 1859 г. в бухту Золотой Рог вошёл транспорт «Маньчжур». Здесь он совершил небольшую стоянку, чтобы нарубить дров для машины. Моряки высадились на берег, им удалось выменять у местных жителей гору овощей и целую курицу за несколько пустых консервных банок. Позднее знакомство с этой местностью пригодилось капитану «Маньчжура» А.К. Шефнеру, который вновь привёл сюда это судно летом 1860 г.

18 марта 1860 г. Муравьёв-Амурский отдал приказ об основании в бухте Золотой Рог военного поста Владивосток. Военный губернатор Приморской области, командир Сибирской флотилии и портов Восточного океана контр-адмирал П.В. Казакевич, выполняя приказ, отправил 2 июня из Николаевска военный транспорт «Маньчжур», на борту которого находилось 3-я рота 4-го линейного батальона под командованием прапорщика Н.В. Комарова.

20 июня (2 июля) 1860 г. «Маньчжур» вошёл в бухту Золотой Рог. Этот день считается датой основания Владивостока. Тогда же, как было записано в вахтенном журнале транспорта, «свезено на берег: ящик с амуницией — 1, бочки с мясом — 2, пеньки — 25 пудов, муки ржаной — 29 пудов, крупы — 4 пуда, ящик с ружьями — 1, патронов 2160 штук, котлов чугунных — 3, железа — 50 листов, невод — 1, лошадей и быков — 2»³. На следующий день «Маньчжур» покинул Владивосток, а оставшиеся солдаты под командованием Комарова на северном берегу Золотого Рога развернули работы по устройству военного поста.

13 июля (25) во Владивосток на транспорте «Америка» прибыл П.В. Казакевич. Он пробыл здесь четверо суток, после чего отправил Н.Н. Муравьёву-Амурскому и великому князю Константину рапорты о своём плавании, где писал о Владивостоке следующее: «Команда, состоящая из 30 человек и доставленная сюда на транспорте «Маньчжур», успела уже начать постройку, но преимущественно занималась заготовлением леса. Из всех осмотренных мною в настоящем плавании гаваней, бесспорно гавань Владивосток есть лучшая. Здесь превосходный во всех отношениях рейд соединяется со всеми другими условиями необходимыми для устройства хорошего порта. Единственное

неудобство заключается в неимении реки для снабжения водой, которую легко, впрочем, получить в изобилии, устроив колодцы и водопроводы»⁴.

Казакевич как моряк по достоинству оценил преимущества прекрасной бухты, отметив, что единственный минус заключается в отсутствии реки, обозначив тем самым одну из проблем, с которой Владивосток постоянно сталкивался на протяжении всей своей истории — проблему по обеспечению пресной водой.

В начале августа в Золотой Рог вошло ещё одно русское судно — корвет «Гридень» под командованием капитан-лейтенанта Г.Х. Эгершельда. Его команда приняла участие в строительстве Владивостока. На северном берегу бухты построили казарму, офицерский флигель, кухню и сарай для провизии, мастерскую с кузницей, шлюпочную пристань⁵.

Владивосток появился на юге Уссурийского края — территории, которая ещё не была окончательно поделена между Россией и Китаем. В мае 1858 г. был подписан русско-китайский Айгуньский договор, по которому восточная граница между Россией и Китаем проходила по Амуру, а Уссурийский край — территория между рекой Уссури и Японским морем — оставался не разграниченным. «Законность» появления Владивостока была подтверждена новым русско-китайским Пекинским договором, подписанным в ноябре 1860 г. русским дипломатом Н.П. Игнатьевым. По Пекинскому договору Уссурийский край отходил России. Первая глава договора гласила, что восточная граница между двумя государствами, начиная от слияния рек Шилки и Аргуни, пойдёт вниз по течению Амура до места слияния с Уссури. Устанавливалось, что земли, лежащие на правом берегу Амура до устья Уссури, принадлежат Китаю, а земли, лежащие на левом — России. Далее граница проходила по Уссури (на юг), затем по озеру Ханка, частично по суше до устья реки Туманган. Таким образом, была установлена граница, которая существует и по сей день (за исключением небольших изменений на пограничных реках Амур и Уссури).

Зимой 1860—1861 гг. Г.Х. Эгершельд принял решение приступить к проведению первой в истории описи бухты Золотой Рог. Он распределил участки между своими помощниками.

Работы по Золотому Рогу он поручил своему старшему офицеру Ф.К. Де Ливрону, а по проливу Босфор Восточный — старшему штурману П.Ф. Чуркину. В результате этих исследований, в том числе и промеров со льда, удалось получить первую рукописную карту пролива Босфор Восточный и бухты Золотой Рог. На карте впервые появились русские названия: бухта Золотой Рог, военный пост Владивосток, полуостров Муравьёва-Амурского, полуостров Голдобин (по имени офицера с «Гридня»), мысы Эгершельд и Чуркин.

Через год после основания Владивостока было принято решение о смене начальника поста. Комарова перевели на строительство военного поста на р.Уссури, а на его место был назначен Е.С. Бурачек, который пробыл комендантом с 1861 г. до 1863 г. При нем началось строительство новых казарм, церкви, лазарета.

Новый комендант Бурачек так описал свои первые впечатления о Владивостоке: «Когда входили на клипере в бухту, почти против самого входа, на северном берегу стоял офицерский флигель. Далее от него, к востоку, саженей в 40, деревянная казарма на 48 человек солдат, составляющих команду поста. Позади казармы, в нескольких саженях от неё, в сторону — кухня; возле неё загорожен скотный двор на другом берегу оврага. По низу его бежит едва заметный ручей, впрочем, чистой и приятной воды. В 200 саженях к востоку от казармы только что заложена была церковь во имя Успения Божией Матери. К востоку от церкви, не более полуверсты, раскинуты были строения корвета «Гридень», зимовавшего здесь с 1860 на 1861 год. Далее к востоку, в глубине бухты, в разных местах виднелись два-три летних шалаша китайцев. На западной стороне бухты стояла одинокая китайская фанза»⁶.

Самой главной заботой Бурачека стало строительство начатой экипажем корвета «Гридень» пристани, казармы на 250 человек и склада для размещения грузов. Пристань должна была быть такой, чтобы к ней могли подходить морские суда.

В 1862 г. пост Владивосток стал официально именоваться портом. На него распространялось положение порто-франко, т.е. беспошлинной торговли. По замыслу правительства это должно было способствовать снабжению Владивостока товарами первой необходимости.

Для налаживания почтовой связи с Владивостоком и другими военными постами в Уссурийском крае создавались почтовые станции. На каждой селились солдаты, которые должны были возить почту из Хабаровки (так назывался Хабаровск до 1894 г.) и обратно во время навигации по Уссури два раза, а зимой один раз в месяц. Кроме того, доставкой почты занимались казаки. По Уссури от озера Ханка до Хабаровки к 1862 г. было основано 29 казачьих станиц, население которых было обязано поддерживать почтовое сообщение от станицы до станицы⁷. Впервые почта прибыла во Владивосток в январе 1863 г. Пришли письма, отправленные из Петербурга в июне 1862 г., т.е. спустя полгода.

В апреле 1863 г. во Владивосток из Кронштадта пришли три судна «Новик», «Боярин», Рында». На одном из них служил гардемарин К. Зелёный, который оставил следующее воспоминание о Владивостоке: «Первое, чем встретила нас родная земля, был туман необыкновенно густой и прохватывающий насквозь сыростью, в бухте ещё местами лежал снег. Строений во Владивостоке, правда непривлекательных, довольно, но они ужасно разбросаны, так что расстояние между флотскою и солдатскою слободкою — целая верста; есть также небольшая деревянная церковь. Население пока состоит из 150 солдат и 8 ссыльнокаторжных женщин. Неподальёку расположены жилища аборигенов, люда очень трудолюбивого, у которого всегда почти можно достать быков, рыбы, картофеля... и местной водки. Зелень тогда ещё не распускалась, и вид бухты был довольно печальный, но, говорят, летом здесь бывает очень хорошо»⁸.

Знаменательным для Владивостока стал 1864 г., когда учредили во Владивостоке управление южными гаванями Уссурийского края (бухты Посьет и Ольга)*. Была учреждена должность начальника южных гаваней, на неё назначили капитана второго ранга Н.Я. Шкота. Тем самым Владивосток приобрёл

* Залив Посьет был открыт и нанесен на карту Унковским в 1854 г. во время экспедиции Е. Путятина. Залив получил название по фамилии капитан-лейтенанта К.Н. Посьета, входившего в дипломатическую миссию Путятина. Залив св. Ольги был открыт в 1857 г. (первое русское судно «Америка» вошло в бухту 14 июля 1857 г. в день православного праздника Святой Ольги), а в 1858 г. там был основан военный пост.

главенствующее положение среди южных гаваней. Также приняли решение о том, что в южные порты Уссурийского края, включая Владивосток, будет допущено гражданское население. На имя начальника порта Владивосток Шкота пришла депеша, подписанная генерал-губернатором Восточной Сибири М.С. Корсаковым. В ней говорилось следующее: «Надо учитывать, что Владивосток, возможно, станет нашим главным портом на Тихом океане. Поэтому приказываю землю в порту отводить всем, кто захочет её приобрести. Каждый участок должен быть 15 × 30 саженьей, чтобы было по восемь участков в каждом квартале, кварталы должны быть прямоугольными».

Чтобы как-то упорядочить застройку поста, в 1868 г. по приказу военного губернатора Приморской области И.В. Фуругельма землемер М.И. Любенский составил проект планировки Владивостока, ставший после утверждения основой для отвода участков под строительство и размежевание земель между ведомствами⁹. Фактически это был первый перспективный план застройки будущего города, его претворение в жизнь началось в 1871 г.

Решение о допуске гражданских лиц во Владивосток имело важное значение для его дальнейшего развития. Поскольку позволяло привлекать на различные хозяйственные работы (постройка зданий, вырубка леса, заготовка дров и стройматериалов) не только солдат и матросов срочной службы, но и лиц вольнонаёмных. С середины 1860-х гг. такие рабочие (прежде всего китайцы и корейцы) стали прибывать во Владивосток и привлекаться к хозяйственным работам, хотя большинство из китайских и корейских эмигрантов занялись сельским хозяйством и торговлей.

В 1865 г. во Владивосток из Николаевска прибыли первые крестьяне-переселенцы в количестве 84 человек. Они заселили ближайшие к Владивостоку районы, в частности нынешний Шкотовский район. В июне 1866 г. переселенцы из Астраханской губернии основали село Никольское (будущий город Уссурийск)*.

* В 1896 г. в с. Никольском и соседней железнодорожной станции Кетрицево насчитывалось около 9 тыс. жителей и администрация решила ходатайствовать перед правительством о даровании селу Никольскому статуса города. В апреле 1898 г. появился г. Никольск-Уссурийский.

Помимо китайцев и корейцев прибывали во Владивосток и иностранцы европейского происхождения. Они занимались торговлей и коммерцией. Одним из первых был гражданин США швед по национальности Де-Фриз. В 1865 г. он купил во Владивостоке несколько земельных участков. В 1866 г. два немецких купца Густав Кунст и Густав Альберс перевели во Владивосток главный офис своей торговой фирмы, открытой ранее в 1864 г. в Николаевске.

Наличие во Владивостоке и его окрестностях некоторого количества китайцев не создавало для русских каких-либо проблем, но события 1868 г., получившие название «манзовская* война» заставили местные власти принять ряд административных мер по отношению к китайским мигрантам.

Ещё в 1867 г., власти заметили, что в окрестностях Владивостока на о. Аскольд китайцы занимаются добычей золота. Поэтому было решено выдворить их оттуда. 19 апреля 1868 г. шхуна «Алеут» подошла к Аскольду, на берег высадились 20 матросов, от китайцев потребовали, чтобы те прекратили работу и покинули остров. На это требование китайцы ответили оружейным огнём, три матроса были убиты, 8 человек ранены, в том числе два офицера.

После этого последовали аресты, всего было арестовано 60 китайцев. Генерал-губернатору Восточной Сибири послали соответствующее донесение. 28 мая по его приказу все войска, расположенные в Уссурийском крае, были переведены на военное положение. В августе 1868 г. состоялся суд над китайцами, участвовавшими в инциденте на о. Аскольд. 15 человек были отправлены на каторжные работы на Сахалин и 43 выдворены с территории России и отправлены в Китай.

О Владивостоке второй половины 1860-х гг. есть несколько любопытных воспоминаний.

Штурман Клыков в своих записках оставил следующее описание Владивостока 1866 г.: «В посту была одна церковь, 10 казённых домов, 34 частных, 12 магазинов и 11 китайских фанз. Владивосток занимал северные и северо-западные части бухты

* «Манзы» самоназвание одной из китайских народностей — маньчжур.

Золотой Рог в длину на три версты, не сплошь, а тремя группами... У русских и иностранных купцов можно было купить разнообразные европейские товары, но за хорошее их качество ручаться было нельзя, т.к. товары эти были большею частью аукционным браком, скупленным в Шанхае и Сан-Франциско... Огородных овощей во всякое время достать не составляло затруднения, а вот мясо продавалось только за серебро... Постоянного инороднического населения во Владивостоке было немного, но летом, особенно к осени, когда свозилась в него морская капуста, число инородцев доходило до 300 человек... Русское население состояло из священника, офицеров и нижних чинов морского и сухопутного ведомств, с их жёнами и детьми, из нескольких торговцев и самого незначительного числа отставных нижних чинов, мастеровых в порту и водворённых ссыльных женщин... Одним из крупных недостатков являлся недостаток в питьевой воде, для домашнего обихода часть воды брали из бухты»¹⁰.

Ещё одно описание Владивостока того времени оставил известный путешественник Н.М. Пржевальский. Будучи офицером Генерального штаба, в 1867—1869 гг. он был командирован на Дальний Восток с целью сбора статистических сведений о заселении, развитии промыслов, торговли и других данных, характеризующих экономическое освоение русскими людьми Приамурья и Приморья, преимущественно же Уссурийского края. «Владивосток вытянут на протяжении более версты по северному берегу бухты Золотой Рог, обширной, глубокой, со всех сторон обставленной горами и потому чрезвычайно удобной для стоянки судов. Кроме солдатских казарм, офицерского флигеля, механического заведения, различных складов провианта и других запасов, в нем считается около пятидесяти казённых и частных домов да два десятка китайских фанз. Число жителей, кроме китайцев, но вместе с войсками простирается до пятисот человек. Частные дома принадлежат, по большей части, отставным, навсегда здесь поселившимся, солдатам и четырём иностранным купцам, которые имеют лавки, но преимущественно занимаются торговлею морской капустой. Главный рынок этой капусты бывает во Владивостоке в конце августа и в начале сен-

тября, когда сюда собирается несколько сот манз, привозящих на продажу всю добычу своей летней ловли»¹¹.

За первые десять лет своего существования военный пост Владивосток так и не вырос из размеров маленького поселения с небольшим количеством жителей, преимущественно военно-служащих и незначительным числом лиц гражданских. Владивосток находился в подчинении командира Сибирской военной флотилии, которая базировалась в Николаевске.

¹ Хисамутдинов А.А. Владивостокъ. Этюды к истории старого города. Владивосток, 1992. С. 8.

² Полевой Б.П. Как начинался Владивосток // Дальний Восток. 1985. № 7. С. 141.

³ Алексеев А.И. Как начинался Владивосток. Владивосток, 1985. С. 46.

⁴ Алексеев А.И. Там же. С. 51.

⁵ Владивосток. Сборник исторических документов (1860—1907). Владивосток, 1960. С. 19.

⁶ Бурачек Е.С. Воспоминания заамурского моряка. Владивосток, 1999. С. 10.

⁷ Высоков М.С. История почты, телеграфа и радио на Дальнем Востоке России (40-е гг. XVII — начало XX в.). Южно-Сахалинск, 2004. С. 50.

⁸ Алексеев А.И. Как начинался Владивосток. С. 130. Зелёный К. Из записок о кругосветном плавании // Морской Сборник. 1865. № 8. С. 227.

⁹ Аникеев В.В., Обертас В.А. Генеральные планы Владивостока. История, проблемы, решения. Владивосток, 2007. С. 12.

¹⁰ Матвеев Н.П. Краткий исторический очерк Владивостока. Владивосток, 1990. С. 40—43.

¹¹ Пржевальский Н.М. Путешествие в Уссурийском крае (1867—1869 гг.). Владивосток, 1990. С. 156.

ВЛАДИВОСТОК — ГЛАВНЫЙ ПОРТ РОССИИ НА ТИХОМ ОКЕАНЕ

В ноябре 1868 г. Кабинет министров Российской империи на своём заседании обсуждал вопрос о переносе главного порта России на Тихом океане из Николаевска в одну из южных гаваней, поскольку местный порт из-за продолжительной зимы длительное время бездействовал. В тот раз решение не было принято. Позднее в марте 1869 г. на одном из совещаний министр финансов Рейтерн высказал предложение о направлении специальной комиссии, в состав которой вошли бы представители различных ведомств, и которая на месте должна была всё посмотреть и представить свои соображения и предложения.

Комиссия, которую возглавил генерал-адъютант Сколков, отправилась на Дальний Восток в апреле 1869 г., и возвратилась в Петербург в декабре того же года. Её доклад, в котором предпочтение отдавалось Владивостоку, представили правительству к новому 1870 г. После чего 10 (22) февраля 1871 г. было принято важное для Владивостока правительственное решение — о переводе сюда из Николаевска Сибирской военной флотилии со всеми морскими учреждениями. Тем самым Владивосток становился главным портом России на Тихом океане. На этот перевод в том же году Морское ведомство отпустило значительные средства, которые и в дальнейшем (вплоть до 1880 г.) выделялись для обустройства военных моряков на новом месте.

С открытием навигации большая часть флотилии была отправлена из Николаевска во Владивосток, но в целом перебазирование Сибирской военной флотилии заняло почти год.

Переводились различные учреждения, в том числе и морской госпиталь, который долгое время оставался единственным медицинским учреждением не только для жителей Владивостока всех сословий и национальностей, но и для всего населения Южно-Уссурийского края. Для обустройства порта требовалось построить казармы для личного состава флотского экипажа, дома для офицеров, склады, пристани и прочие необходимые объекты и учреждения, в частности механические мастерские, на базе которых позднее возник Дальзавод. Для обеспечения всего этого строительства материалами во Владивостоке построили первый кирпичный завод, устроили каменные карьеры, лесопилки, печи по обжигу извести.

С переводом во Владивосток Сибирской военной флотилии его развитие ускорилося, заметно увеличилось население, как за счёт притока российских граждан, так и за счёт эмигрантов из соседних стран — Китая, Кореи. Японии.

В 1870-е гг. начинается усиленная застройка Владивостока. Дома из Николаевска перевозились в разобранном виде, их собирали на месте. Для заселения отводились определённые участки, где селились матросы и офицеры Сибирской флотилии, а также гражданские лица. Во Владивостоке появляются слободки — Офицерская, Матросская, Госпитальная, Каторжная. Командир портов Восточного океана А.Е. Кроун в письме от 4 сентября 1872 г. на имя управляющего Морским министерством Н.К. Краббе так описывал строительство во Владивостоке: «За новым портом идёт тотчас Офицерская слободка, в которой отводятся места для офицеров, желающих строиться. Для построек я даю материалы и разрешаю рубку известного количества леса. За Офицерской слободкой расположен экипаж, а за ним к самой речке на довольно возвышенном, но хорошо укрытом, месте помещён госпиталь. Между экипажем и госпиталем в гору, я отвёл слободку для женатых матросов. Им даётся лес, и они обязаны сами строить себе дома. Таких домиков в 3 саж. квадратом выстроено для 18 семейств»¹.

Первому архитектору Владивостока Ю.Э. Рего (он занимал должность городского архитектора до 1886 г.) удалось используя план землемера Любенского так спланировать застройку

слободок, что они составили первую единую улицу Владивостока — Американскую. Своё название она получила в честь транспорта «Америка», на котором в 1859 г. совершил экспедицию вдоль приморских берегов основатель поста Владивосток генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьёв-Амурский. В 1873 г. улица Американская поменяла своё название. В декабре 1872 г. во Владивосток на фрегате «Светлана» с коротким визитом прибыл великий князь Алексей Александрович — младший брат (родился в 1850 г.) императора Александра III (с 1881 г.). Посещение Владивостока представителем царствующего дома Романовых имело большое значение для престижа молодого порта. По этому случаю было решено присвоить главной улице поста наименование Светланская.

Утверждение за Владивостоком статуса главного порта России на Тихом океане привело к развитию средств связи, столь необходимых форпосту России на её восточных границах. Для устойчивого сообщения командования Сибирской флотилии с руководством Восточной Сибири и морским министерством в Петербурге Владивосток подключили к телеграфу. Это произошло 17 марта 1871 г. после завершения строительства шестидесятивёрстной ветки от поста Раздольного. Владивосток был подключён к линии Амурского (или Амурско-Уссурийского) телеграфа, который построили в конце 1866 г. для связи Николаевска с Хабаровкой и Новгородской гаванью в бухте Посъет. В свою очередь Амурский телеграф был подключён к Сибирскому телеграфу в ноябре 1870 г.² Таким образом, с марта 1871 г. из Владивостока можно было отправить телеграмму в города Сибири и Европейской России.

В августе 1871 г. закончились работы по прокладке подводного телеграфного кабеля Нагасаки — Владивосток. Он был проложен Датской телеграфной компанией и связал Владивосток с Нагасаки, Шанхаем и Гонконгом. Любопытно, что датчане обслуживали Владивостокский телеграф до конца 1930-х гг.

Перевод Сибирской военной флотилии оживил повседневную жизнь жителей Владивостока. В 1872 г. открылся «фотографический салон», где жители могли фотографироваться. Его владельцем был выходец из Финляндии Карл Шульц. Появляются

новые учебные заведения — в 1873 г. из Николаевска во Владивосток было переведено женское училище, а в 1876 г. — мужская гимназия. В ноябре 1876 г. открылась двухклассная школа, куда поступили учиться 14 мальчиков и 15 девочек.

Развитие Владивостока в 1870-е гг. привело к тому, что здесь создаются гражданские органы местного самоуправления, занимающиеся организационно-хозяйственными вопросами, застройкой и благоустройством. В 1870 г. во Владивостоке введена должность общественного старосты. Им стал купец Я.Л. Семёнов, который на общественных началах занимался проблемами, связанными с обустройством гражданского населения. В 1875 г. во Владивостоке начало действовать Городовое положение, утверждённое императором Александром II 16 июня 1870 г. В нём впервые прописывалось образование представительных и исполнительных органов местного самоуправления — дум и управ. Систему органов городского общественного управления составляли: городское избирательное собрание (для избрания раз в четыре года гласных), городская дума (распорядительный орган) и городская управа (исполнительный орган). В соответствии с Городовым положением городские думы избирались на четыре года, они создавали исполнительно-распорядительные органы — городские управы во главе с городским головой. Избирательное право, как активное, так и пассивное, предоставлялось каждому городскому обывателю любого сословия, если он был русским подданным, имел не менее 25 лет от роду, владел в пределах города какой-нибудь недвижимостью и платил налоги в городскую казну. Выборы в городскую думу проходили по трём избирательным округам — крупных, средних и мелких налогоплательщиков.

Городовое положение дало право жителям Владивостока участвовать в выборах и создавать орган местного самоуправления — городскую думу. Первые выборы состоялись 21 ноября 1875 г. по приказу военного генерал-губернатора Приморской области контр-адмирала Эрзмана. И хотя право участия в выборах получила ничтожно малая часть городского населения — 165 человек³, появление местного самоуправления имело для Владивостока очень большое значение.

Первое заседание думы Владивостока, на котором присутствовали 21 человек, состоялось 7 декабря 1875 г. Главными вопросами на нём была смета доходов и расходов на 1876 г. и составление инструкций городской управе. Кроме того, рассматривался вопрос о приобретении дома для размещения городской управы и полиции. Достаточно часто на заседаниях дума обсуждала вопросы по благоустройству Владивостока и проведению дорог.

В 1876 г. дума ходатайствовала через военного губернатора в Министерстве внутренних дел о необходимости Владивостоку иметь свой герб. Решение вопроса о городском гербе рассматривала сенатская комиссия. Заведующий гербовым отделом сената Б.В. Кене, крупнейший специалист в области русской геральдики, одобрил общий замысел автора герба Владивостока архитектора Ю.Э. Рего и внёс ряд дополнений. «В зелёном щите изобразить тигра золотом, поднимающего по серебряной скале, — писал он. — И, обратив его вправо, в вольную часть влево поместить герб Приморской области Восточной Сибири. Щит украсить золотой башенною короною с тремя зубцами, и за щитом поместить два золотых якоря, положенных накрест и соединённых Александровской лентой». Окончательный вариант герба выполнил художник Фадеев.

Дума и управа уделяли много внимания благоустройству Владивостока. Проводятся работы по планировке улиц, засыпаются овраги, устраиваются ливнесточные канавы вдоль улиц, спускающихся по склонам к берегу залива. На улице Светланской прокладываются первые деревянные тротуары, вводится её вечернее освещение керосиновыми фонарями, сооружается первая торговая пристань.

На конец 1870-х гг. приходится начало каменного строительства во Владивостоке. Это были военные и административные здания, а также немногочисленные дома предпринимателей. В 1877 г. во Владивостоке было 102 каменных и 333 деревянных здания⁴. Одновременно военным ведомством проводятся работы по созданию фортификационных укреплений вокруг Владивостока, что было вызвано ухудшением международной обстановки на Дальнем Востоке. Решение об укреплении Владивостока было принято в 1876 г. накануне русско-турецкой

войны, когда ухудшились отношения с Англией, которая в то время имела большое влияние на Китай, что создавало угрозу главному порту России на Тихом океане. Для повышения обороноспособности Владивостока Главное инженерное управление выделило 30 тыс. руб. Было также решено направить из Хабаровки во Владивосток десять 6-дюймовых нарезных мортир и 200 морских мин⁵.

В 1877 г. по указанию управляющего Морским министерством адмирала А.Е. Кроуна военные инженеры Морской строительной части Сибирской военной флотилии подполковники Зотиков и Петропавловский возвели земляные батареи на входе в бухту Золотой Рог на мысах Голдобина и Эгершельда. В 1878 г. была построена батарея на мысе Бурный для защиты от десанта со стороны Амурского залива на Семёновский покос (район современной Спортивной гавани).

Прибывший во Владивосток в 1878 г. заведующий инженерной частью Восточно-Сибирского военного округа полковник П.Ф. Унтербергер признал эти меры явно недостаточными. Из-за отдалённости Владивостока от центра России и невозможности оказать ему быструю помощь войсками и снабжением, по его мнению, здесь нужно было возвести укрепления для круговой обороны и сосредоточить достаточное количество войск, артиллерии и припасов. Унтербергер предложил разместить береговые батареи на п-ове Шкота, мысе Голдобина, Назимовском полуострове и северной части Русского острова, возвести сильные укрепления временного характера на сопке Орлиное гнездо и других высотах, непосредственно примыкающих к центру города. Таким образом, именно П.Ф. Унтербергеру принадлежит идея создания во Владивостоке крепости.

Работы по строительству и вооружению оборонительных сооружений были проведены военным инженером капитаном В.П. Широковым⁶. Места для береговых батарей Унтербергер выбрал настолько удачно, что через 20 лет эти укрепления лишь перестроили из дерево-земляных в бетонные, но общая конфигурация береговой обороны осталась неизменной. После завершения работ 30 августа 1889 г. Владивосток получил статус морской крепости 4-го разряда.

Став главным портом России на Тихом океане, Владивосток превращается в центр мореплавания на Дальнем Востоке. На Сибирскую военную флотилию были возложены все заботы по поддержанию сообщения между Российскими тихоокеанскими портами. Суда флотилии (военные транспорты) перевозили почту, грузы и пассажиров по Приморскому и Охотскому побережьям, на Сахалин, Камчатку, в Японию и Китай. Однако их плавание носило случайный характер, что совершенно не устраивало местных промышленников. Да и для самой Сибирской военной флотилии данные рейсы были лишней обузой, на длительное время отвлекающей суда от выполнения своих собственных задач.

В 1875 г. при Морском министерстве создали комиссию по вопросу об установлении частного пароходного сообщения между портами Тихого, или, как тогда говорили, Восточного океана. Возглавил комиссию главный командир портов Восточного океана контр-адмирал А.Е. Кроун. Комиссия довольно быстро подготовила «Проект условий, обязательных для будущих предпринимателей пароходного сообщения между портами Восточного океана, Китая и Японии».

Проект предусматривал учреждение «для перевозки почты, казённых грузов, воинских чинов, арестантов и переселенцев, а также пассажиров и товаров» частного пароходного сообщения по следующим линиям: а) по линии Татарского пролива между Владивостоком и Николаевском, с заходом в залив Св. Ольги, Корсаковский пост, Императорскую гавань, пост Дуэ и залив Де-Кастри; б) по заграничной линии — между Владивостоком и Ханькоу с заходом в Нагасаки и Шанхай; в) по северной линии — из Владивостока в Корсаковский пост, Петропавловск, на Командорские острова и обратно в Петропавловск, затем в пункты по Охотскому побережью и возвращением во Владивосток; г) по линии Амурского залива — между Владивостоком и гаванью Посьет. В качестве вознаграждения за бесплатную перевозку почты, а также для поощрения предприятия правительство брало на себя обязательство в течение 10 лет со дня открытия сообщения выплачивать предпринимателю субсидию⁷.

Проект А.Е. Кроуна с небольшими изменениями лёг в основу всех контрактов, которые правительство в дальнейшем заклю-

чало с дальневосточными судовладельцами и пароходными компаниями. Первый такой контракт был оформлен уже в 1876 г. с петропавловским купцом 1 гильдии А.Ф. Филиппеусом. Он брал на себя обязательство в течение 10 лет обслуживать своим пароходом Северную линию, для чего ему выделялась правительственная субсидия в 30 тыс. рублей.

С 1876 г. пароход А.Ф. Филиппеуса «Камчатка» ежегодно не ранее 15 апреля и не позднее 1 июля приходил во Владивосток, откуда, забрав почту и пассажиров, следовал в Корсаковский пост, Петропавловск, Нижне-Камчатск, затем опять в Петропавловск, Тигиль, Гижигу, Охотск, Удское, Аян, после чего через Корсаковский пост не позднее 15 ноября возвращался во Владивосток⁸.

Большую роль в развитии морского судоходства на Дальнем Востоке, а соответственно и для статуса Владивостока, как главного порта России на Тихом океане, сыграло созданное в 1878 г. на Чёрном море пароходство «Добровольный флот». Оно появилось благодаря пожертвованиям, собранным по всей России. В том же году были закуплены за границей 4 океанских парохода⁹. Помимо сравнительно незначительных перевозок пассажиров и грузов между черноморскими портами, пароходы Добровольного флота стали осуществлять регулярные рейсы между портами Европейской России и Владивостоком.

Первым из судов Добровольного флота летом 1879 г. во Владивосток прибыл пароход «Нижний Новгород», на нём находилось 600 ссыльнокаторжных, которые направлялись на о. Сахалин. Но начало регулярным рейсам Доброфлота между Одессой и Владивостоком было положено с прибытием 12 апреля 1880 г. парохода «Москва». Судно под командованием капитана С.И. Чирикова вышло из Одессы 26 февраля и через 46 суток достигло Владивостокского порта. Пароход был зафрахтован московскими купцами для доставки различных товаров во Владивосток и Николаевск-на-Амуре.

18 апреля «Москва» вышла в обратный рейс с заходом в порт Ханькоу, где был закуплен китайский чай. 10 июля 1880 г. пароход прибыл в Одессу, доставив по фрахту 2800 тонн чая. 30 августа судно вновь отправилось во Владивосток, куда прибыло

16 октября. После этого во Владивостоке начало работать агентство Добровольного флота, которое возглавил Д.Д. Есипов, рекомендованный несколькими московскими фирмами¹⁰. Помимо «Москвы» в том же году между Одессой и Владивостоком рейсы совершили ещё два судна — «Владивосток» и «Россия». Таким образом, с 1880 г. между Владивостоком и Одессой установилось регулярное морское сообщение, что имело огромное значение не только для Владивостока, но и для всего Дальнего Востока. Отныне путь в Европейскую Россию стал намного проще, а это способствовало притоку переселенцев, коммерсантов, товаров и в конечном итоге оживлению жизни на далёкой окраине Российской империи.

¹ Владивосток. Сборник исторических документов (1860—1907). Владивосток, 1960. С. 25—26.

² Высоков М.С. История почты, телеграфа и радио на Дальнем Востоке России (40-е годы XVII — начало XX в.). Южно-Сахалинск, 2004. С. 48.

³ Тригуб Г.Я. Городовое положение 1870 года и социальный состав Владивостокского городского общественного управления // Шестая дальневосточная конференция молодых историков. Владивосток, 2001. С. 209.

⁴ Позняк Т.З. Жилищные и бытовые условия в Дальневосточных городах (вторая половина XIX-начало XX в.) // Россия и АТР. 2008. № 1. С. 19. РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 20. Л. 12,31.

⁵ Аюшин Н.Б., Калинин В.И., Воробьёв С.А., Гаврилкин Н.В. Крепость Владивосток. СПб., 2001, С. 17.

⁶ Калинин В.И., Аюшин Н.Б. Морская крепость Владивосток // Вестник ДВО РАН. 1996. № 5. С. 98.

⁷ Высоков М.С. История почты, телеграфа и радио... С. 53.

⁸ Высоков М.С. Там же. С. 54.

⁹ Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX — начале XX в. Владивосток, 2000. С. 29.

¹⁰ Дальневосточное морское пароходство. 1880—1980. Владивосток, 1980. С. 68.

ВЛАДИВОСТОК СТАНОВИТСЯ ГОРОДОМ

В 1880 г. произошло ещё одно важное событие. 28 апреля (10 мая) Владивосток был официально объявлен городом и выведен из состава Приморской области. Он стал особой административной единицей — Владивостокским военным губернаторством, территория которого включала полуостров Муравьёва-Амурского и острова Южного архипелага (Русский, Попова, Рейнике).

К тому времени, когда Владивосток официально получил статус города, его население составило около 9 тыс. чел. В отчёте городского головы М.К. Фёдорова за предыдущий 1879 г. было сказано, что во Владивостоке проживало 8837 чел. (7933 мужчин и 904 женщины), в том числе 3471 китаец и 500 корейцев. Иначе говоря, среди жителей Владивостока насчитывалось всего 4866 лиц европейского происхождения. Подавляющее большинство из них — 3184 чел. составляли военные чины¹.

Из того же отчёта можно узнать, что «в городе 448 участков во владении у частных лиц. Жилых строений 493, церквей деревянных — 1, заложен фундамент для каменного собора, немецкая кирха — 1, имеется на базарной площади 155 деревянных лавок и магазинов»². «Промышленность» Владивостока ограничивалась 5 небольшими кирпичными и 3 кожевенными заводиками, вся их продукция потреблялась жителями города. Кирпич в основном шёл на устройство печей, а из кожи изготавливали обувь. Имелось также несколько ремесленных мастерских: кузнечных 7,

портняжных 4, столярных 3, часовых 2³. Город располагал тремя учебными и двумя лечебными заведениями. Главная улица Светланская была шоссирована и освещалась 50 фонарями⁴.

Любопытные воспоминания о Владивостоке в год, когда он получил официальный статус города, оставил известный во второй половине XIX в. писатель В.В. Крестовский (автор романа «Петербургские трущобы»). Он прибыл во Владивостоке осенью 1880 г. в качестве секретаря начальника Тихоокеанской эскадры генерал-адъютанта С.С. Лесовского. Свои впечатления о городе Крестовский опубликовал в газете «Правительственный вестник». «На низменном и узком перешейке, соединяющем скалистый полуостровной выступ Басаргина с матёрым берегом, вьётся белый дымок, указывающий нам на присутствие в этом месте одинокой хатки. Двора при ней не заметно, но есть что-то вроде маленького огородика и около чернеется вытащенная из воды на отмель небольшая китайская лодка. Подобных хат одиночек, иногда бревенчатых, а больше всего мазанок, крытых соломой или кукурузными стеблями, много разбросано по закоулкам излучистых и зубристых берегов нашего Уссурийского поморья. Живут в них исключительно манзы (местное название китайцев), занимающиеся ловлей трепангов и морской капусты, и живут, по большей части, временно, только в течение промысловых месяцев, а на зиму уходят к себе, за границу. Впрочем, в окрестностях Владивостока есть манзы, которые вместе с ловлей трепангов и капусты специально занимаются и огородничеством в обширных размерах, снабжая овощами жителей не только в городе, но иногда даже в заливе Посьет, для чего переплывают 70-мильное расстояние морем на своих утлых ладышках.

...Далее вдоль Голдобинского берега виднеется несколько казарменных глинобитных бараков, небольшой склад каменного угля и манзовский посёлок, при котором находится капустная пристань с целыми рядами сампангов, штук до ста, и буртами капусты, сложенной в пирамидки. На противоположном берегу, который известен под именем Шкотовского (полуостров Шкота), находятся также пороховые и бомбовые погреба, из коих один, каменный ещё строится и там же чернеется второй угольный склад.

На рейде стояло несколько коммерческих судов, из коих одни зафрахтованные казною, разгружались на артиллерийской пристани, находящейся на Голдобинском берегу, а другие, пришедшие в порт с разными товарами для здешних торговцев, сгружали свои бочки и ящики прямо на манзовские сампанги.

В половине третьего часа дня генерал-адъютант Лесовский съехал на берег, где был встречен всеми береговыми представителями морского и военно-сухопутного ведомства, гражданскими чинами и депутацией от города. Я и Поджио (секретарь главнокомандующего по дипломатической части) тем временем тоже съехали на берег и, наняв за полтора рубля парную долгушу — громоздкий, дребезжавший, специально сибирский экипаж допотопной конструкции, — сделали из конца в конец прогулку по всему городу, были на манзовском базаре, видели несколько незатейливых вывесок над русскими и иностранными магазинами и заметили, что магазины и дома иностранцев предпочтительно пред русскими занимают лучшие, наивыгоднейшие места в целом городе.

Есть здесь и гостиницы — «Москва» и «Владивосток», обе весьма плохие, и, наконец, «Отель де Лувр» под французским флагом — единственное мало-мальски сносное заведение с порядочной, хотя и дорогой кухней, где мы нашли даже устриц — местные, владивостокские устрицы в огромных раковинах, но очень вкусные, только подали нам их с приправой уксуса за отсутствием во всём городе лимонов. Есть ещё нечто вроде кондитерской и кофейной, которую содержит один ссыльный поляк.

...При общем беглом взгляде на Владивосток с палубы судна в Золотом Роге он кажется очень значительным городом, широко раскинувшимся на склонах горы вдоль северного берега бухты на протяжении пяти вёрст с лишком. Но эта значительность только кажущаяся и зависит от беспорядочной разбросанности строений, самая же растянутость города находится в зависимости от гор, которые подступили почти вплотную к побережью бухты и не дают Владивостоку развернуться вширь, так что он, за исключением своего северо-западного угла (Манзовский конец), поневоле тянется лентой вдоль берега. Фасады домов

обращены все к бухте, т.е. на юг и частью на юго-восток, соответственно направлению берега Золотого Рога.

...Городские строения группируются преимущественно в двух противоположных концах — портовом и госпитальном, трёхвёрстный же промежуток между ними, изрезанный оврагами, заселён довольно скудно: между редкими строениями вы видите целые пустыри, поросшие колючкой или бурьяном или заваленные мусором, и ещё множество пустующих мест, огороженных и неогороженных земельных участков, и почти нигде ни одного дерева: всё вырублено!

...Во всём городе невольно бросается в глаза с первого же взгляда крайне беспорядочная разбросанность строений: каждый дом, каждая избёнка и мазанка стоят там, где вздумалось поставить их первоначальному хозяину, по собственному своему выбору и вкусу. От этого и улиц, в том смысле, в каком мы привыкли понимать улицу, здесь почти нет. Но что особенно кажется странным, и именно для русского глаза, это отсутствие заметных церковных глав и колокольни, на которых наш взоры искони привыкли останавливаться ещё издали в каждом русском городишке, в каждом селении. Здесь этого нет.

...Впрочем, по отзывам моряков, бывших здесь ещё в шестидесятых и первой половине семидесятых годов, город с того времени разросся необычайно, в особенности после 1875 г.»⁵

По случаю получения статуса города городская управа в память об основателях Владивостока присвоила одной из улиц города название «Комаровская» (ныне ул. Прапорщика Комарова). В годы Советской власти — ул. Геологов. с 1985 г. нынешнее название.

В 1870-е гг. в связи с переводом сюда Сибирской военной флотилии, Владивосток стал заметно развиваться, застраиваться. Возрастала потребность в рабочей силе, которая восполнялась главным образом за счёт китайцев, которые регулярно прибывали во Владивосток до 200 чел. ежегодно⁶. Помимо работы по найму, они доставляли во Владивосток овощи, мясо, просо, ячмень и некоторые китайские товары (одежду и обувь)⁷. В это же время недалеко от устья Первой Речки появилась новая слободка, получившая название Каторжная, т.к. в ней обоснова-

лись 200 ссыльных. Одна из первых партий ссыльных в количестве 25 чел. появилась во Владивостоке в 1874 г. Они выполняли «чёрные» работы (уборка и вывозка нечистот и мусора, выделка кирпича, заготовка стройматериалов и т.п.)⁸. В ноябре 1902 г. Владивостокская городская дума по просьбе жителей слободки переименовала её в слободку Первая Речка⁹.

Увеличение числа жителей Владивостока, наличие в нем ссыльных каторжан, выходцев из сопредельных стран (Китай и Корея) — всё это вынуждало власти города принимать меры по обеспечению надлежащего общественного порядка. Хотя в декабре 1880 г. было учреждено городское полицейское управление, его штат не позволял контролировать ситуацию в городе в вечернее и ночное время. Поэтому для предотвращения возможных преступлений в ночное время патрулировали улицы военнослужащие. По просьбе городской думы командование Сибирской флотилии ежедневно выделяло для этого команду из 30 нижних чинов. Ночной обход начинался в 8 часов вечера и заканчивался с рассветом¹⁰.

Городские власти уделяли внимание благоустройству города. Городской голова М.К. Фёдоров, руководствуясь 114 статьёй городского положения, издал объявление, где просил жителей Владивостока «не приступать к переустройствам и постройкам зданий без предварительного утверждения архитектором планов и фасадов и выдачи на сей предмет разрешений от Управы»¹¹. Кроме того, жителям города предписывалось «содержать улицы и мостки в чистоте и исправности, каждый против своего дома или места до середины улицы. Мусор, грязь и всякие нечистоты, собираемые в кучи, не должны быть оставляемы на улицах, особенно ночью, а вывозятся на указанные городским управлением места»¹². Для этих целей отвели участок на берегу Амурского залива за Куперовской падью. Однако эти правила не всегда соблюдались и санитарное состояние улиц, дворов, жилищ Владивостока того времени было весьма неудовлетворительным. В путеводителе по Южно-Уссурийскому краю о Владивостоке можно было прочесть следующее: «Удобств при домах никаких. Отхожие места крайне дурно устроены, очистка и вывоз нечистот сданы подрядчику; особенно неблагоприятные

санитарные условия представляют манзовский квартал, Семёновский покос и слободки — Линейная и Матросская, которые по большей части состоят из фанз или жалких лачуг. Улицы трудно проходимы и грязны во всех отношениях. Устроженных отхожих мест, выгребных ям, водосточных труб и прочего нет. Жители этих слободок и кварталов — народ бедный, чернорабочий: манзы, корейцы, русские рабочие (их очень немного) и семейства нижних чинов. Все они живут очень тесно, скученно и в высшей степени грязно в своих или в нанимаемых фанзах»¹³. Конечно, центральные кварталы Владивостока выглядели несколько благоустроеннее.

В 1880-е гг. городская дума неоднократно принимала решения по благоустройству Владивостока. В первую очередь это касалось главной улицы города — Светланской. Там сносились бугры вдоль улицы, засыпались близлежащие овраги, высаживались деревья, сооружались деревянные тротуары. В 1884 г., как отмечал на заседании думы городской голова И.И. Маковский, для освещения улиц было выписано из Берлина 100 фонарей с керосиновыми лампами, из них 55 установлены через 25 саженей (54,5 м) на одной стороне Светланской, Первой портовой, Афанасьевской и Экипажной улицах. Остальные фонари и 10 лучших из имевшихся установлены на второстепенных улицах¹⁴.

Став городом, Владивосток понемногу обзаводится всеми атрибутами присущими другим российским городам. В центральной его части возводятся каменные здания в 2—3 этажа, появились музей, библиотека, зал для театральных спектаклей, открываются гостиницы и рестораны, 17 апреля 1883 г. выходит первый номер городской газеты «Владивосток». Своим появлением она обязана коллежскому регистратору Н.В. Сологубу, который стал её первым редактором. Сологуб обратился в Главное управление по делам печати с просьбой разрешить ему издавать газету. Прошение Сологуба было принято. Главный командир портов Восточного океана А.Ф. Фельдгаузен поддержал начинание и попросил для газеты субсидии у Морского министерства. Поскольку морское ведомство было более других заинтересованно в прессе, газета получила от него субсидию в размере 5 тыс. рублей с правом на ежегодную дотацию в дальнейшем¹⁵.

Печатали «Владивосток» в типографии Морского штаба. Газета выходила раз в неделю — по воскресеньям.

В 1892 г. начинает издаваться газета «Дальний Восток». После появления конкурента «Владивосток» переходит в руки более квалифицированного журналиста — чиновника Временно-го управления казённых железных дорог Н.В.Ремезова. Под его руководством газета просуществовала до 1906 г., когда была закрыта властями из-за неверного на их взгляд освещения революционных событий.

Немалую роль в культурной жизни города сыграла общественная организация — Морское собрание, созданная небольшой группой офицеров для организации досуга в 1877 г. Как писал первый историограф Владивостока Н.П.Матвеев, с 1878 г. в Морском собрании начали ставить спектакли и проводить семейные вечера, подготовленные силами офицеров гарнизона и членами их семей. В адмиральском саду выступали актёры-фокусники, была устроена благотворительная лотерея¹⁶. Публика не избалованная зрелищами охотно откликалась на подобные мероприятия. У одного из местных предпринимателей по этому поводу даже зародилась идея построить во Владивостоке театр.

С 1886 г. при Морском собрании стал работать музыкальный кружок, концерты которого проходили регулярно и при большом стечении публики. Зимой 1892 г. на эстраде Морского собрания впервые выступил любительский оркестр под управлением К.Ф. Лунда. Он же вскоре стал инициатором создания Владивостокского общества любителей оркестровой музыки и хорового пения, которое появилось в августе 1892 г. после того, как военный губернатор Приморской области издал соответствующий приказ. На базе общества созданы большой смешанный хор и симфонический оркестр. Любительский оркестр общества был первым симфоническим коллективом в городе. В течение 10 лет он наряду с оркестром Сибирского флотского экипажа, а зачастую и совместно с ним выступал с концертами. Одной из положительных сторон деятельности этого оркестра можно считать организацию общедоступных и благотворительных концертов, что способствовало

распространению интереса к классической инструментальной музыке среди широких слоёв населения¹⁷.

Морское собрание Владивостока отмечало праздники и юбилейные торжества. В частности в 1889 г. был устроен вечер памяти Г.И. Невельского, в 1899 г. проведён драматический вечер в связи со 100-летием со дня рождения А.С. Пушкина. Морское Собрание служило не только местом обычных клубных развлечений, но и бесед и собраний кружка любознательных, созданного по инициативе капитанов 2-го ранга В.М. Лаврова и Н.М. Токаревского в 1886 г. Только за два года было прочитано 31 сообщение с участием 25 чел. по военным, техническим, медицинским, историческим вопросам; по разделам биологии, географии, физики, религии и др. На эти мероприятия допускались все желающие¹⁸.

Ещё одной общественной организацией, способствующей культурному развитию города, стало Общество изучения Амурского края (ОИАК), образованное во Владивостоке в 1884 г. Это первая научная организация на Дальнем Востоке. Одним из инициаторов создания ОИАК стал Ф.Ф. Буссе. Благодаря Обществу изучения Амурского края во Владивостоке основали музей. Участок земли под его постройку выделила городская управа в 1886 г. Деньги на постройку здания шли из частных пожертвований. Нужную сумму удалось собрать и приступить к строительству в 1888 г. Для посетителей музей открылся 30 сентября 1890 г.¹⁹ Созданный и содержащийся на пожертвования жителей Владивостока, он был одним из первых российских музеев на огромном пространстве Восточной Сибири и Дальнего Востока (от Иркутска до Тихого океана).

Событием в культурной жизни города стало и открытие библиотеки. В 1885 г. городской голова И.И. Маковский выступил в городской думе с докладом, где говорилось о необходимости открыть во Владивостоке публичную библиотеку. «Владивосток весьма богат питейными заведениями, трактирами и харчевнями низшего разряда, но, к сожалению, вовсе не имеет общественной библиотеки, где бы небогатый городской житель с удовольствием и с пользой для себя мог провести несколько часов свободного времени»²⁰.

Дума постановила: «...выдать единовременно из городских сумм 300 рублей на устройство читальни». Читальня, получившая название «Кабинет народного чтения», открылась 15 апреля 1887 г. и занимала одну комнату в здании городской управы. Поначалу она располагала только газетами и журналами, тем не менее, так было положено начало библиотечному делу в городе. В 1902 г. библиотека получила имя Н.В. Гоголя. Существовала она на средства городской казны и частные пожертвования. В 1914 г. библиотека переехала в дом бывшего купца В.А. Жарикова по ул. Светланской.

В середине 1880-х гг. население Владивостока составляло 13 тыс. человек, треть их них — китайцы. Количество мужчин в четыре раза превышало число женщин. О нравах, царивших в то время, можно судить по описанию, которое приводит в своей книге первый историк Владивостока Н.П. Матвеев. «В семь часов город уже живёт: магазины открыты, извозчики все на бирже; не только мужчины, но и большинство дам принялись за повседневные занятия... В десять часов город погружается в сон, и только в немногих домах мелькают ещё огоньки. Редко, очень редко встретите вы запоздалого гостя, а в гостиницах после десяти не найдёте горячего блюда. Даже кондитерские закрыты. Бодрствуют лишь любители карточной игры... Отсутствие удовольствий, замкнутость семейных домов — поневоле заставляют молодёжь бросаться в карточную игру, чтобы хоть в ней избавиться от мертвящей тоски города, куда письма и газеты приходят, самое раннее, через два месяца, а иногда и через пять. Другое прибежище от скуки — кутежи... Приедет человек непьющий, пройдёт год-два и, глядишь он уже спился окончательно. В семейные дома попасть трудно, сидеть дома, словно медведь в берлоге, способен не каждый, ну и идёт человек в холостую компанию, в трактир, а там рюмка за рюмкой — другая, и так далее и это изо дня в день... Как же ещё развлекался «народ» владивостокский? Он ходил на представления проезжающих акробатов и фокусников, смотрел на китайские представления, которые совершались в то время прямо на открытых подмостках, любовался китайскими праздниками,

когда сыны Поднебесной носили по городу своего дракона или проходили процессиями на ходулях»²¹.

Китайские и корейские иммигранты придавали своеобразный неповторимый колорит Владивостоку в сравнении с другими дальневосточными и сибирскими городами. В численном отношении китайцев было намного больше, чем корейцев. В 1892 г. во Владивостоке проживало 497 корейцев, китайцев насчитывалось 9878 (данные 1897 г.)²². Они занимались мелкой торговлей, ремеслом, нанимались в качестве подённой рабочей силы, соглашаясь за мизерную плату выполнять самую тяжёлую и грязную работу. Вначале они проживали в центральных кварталах, включавших улицы Пекинскую, Семёновскую, Корейскую. Это место получило название «Миллионка», условия жизни там не соответствовали санитарным нормам и служили источником распространения болезней. Городские власти были вынуждены принимать меры по урегулированию численности проживающих там. В конце XIX в. часть из них отселили в район улицы Последней, затем — в Куперовскую падь.

Но и на новом месте было не лучше. Китайцы и корейцы строили примитивные домики фанзовского типа. Условия жизни там были сами неприветливые, в комнатах и каморках могли одновременно спать несколько десятков человек. Теснота, грязь, духота, отсутствие элементарных удобств — всё это сопровождало жизнь иммигрантов. В результате в их среде часто вспыхивали эпидемии. Попытки городских властей отселить их на окраины приводили, как правило, к тому, что китайцы и корейцы заселяли специально отведённые для них кварталы, при этом частично оставаясь и на старом месте.

Д.И. Шрейдер, посетивший Владивосток в 1897 г., был поражён состоянием китайских и корейских фанз: «...лёгкое деревянное строение с огромными щелями в стенах, беспорядочно залепленными землёй или глиной, с крышей, прикрытою хворостом, обильно отягчённым толстым слоем земли. Пол внутри — земляной, даже не освобождённый от верхнего травянистого слоя. Окон нет, двери также отсутствуют, вместо них — тряпичный или сделанный из грубой циновки полог или худо сбитые дере-

вянные доски, не висящие на петлях, а только приставленные к дверному отверстию. Такая дверь не могла защитить от зимнего мороза и ветра, дующего беспрерывно в течение всей продолжительной приморской зимы»²³.

К концу XIX века значение Владивостока как главного порта России и главной военно-морской базы на Тихом океане ещё более возросло, он стал быстро застраиваться, в том числе двух- и трёхэтажными домами. Бурному развитию города в 1890-е гг. способствовал целый ряд обстоятельств.

В 1886 г. город посетил управляющий морским министерством адмирал И.А.Шестаков. Визит члена российского правительства имел историческое значение для Владивостока, поскольку адмирал решительно пресёк всяческие слухи о переносе военного порта из Владивостока куда-либо и объявил о планируемом существенном расширении корабельного состава Тихоокеанской эскадры. 29 июня на обеде, данном местными властями в честь его приезда, он в ответ на приветствие городского главы заявил: «Никуда переноситься не собираемся и не думаем. Мы дошли до естественных рубежей, далее которых нам идти незачем»²⁴.

В связи с планирующимся увеличением Тихоокеанской эскадры была разработана целая программа капитального военно-морского строительства во Владивостоке. В рамках этой программы ускорили строительство нового здания механических мастерских Военного порта, которое начали строить ещё в 1883 г. 26 октября 1887 г. состоялось освещение нового здания механических мастерских. В нём разместились станочная, слесарная, сборочная и другие мастерские. Строительство осуществлялось под руководством инженера-полковника Иванова. С постройки этого здания фактически началась история Дальзавода. Работы по наращиванию его производственной мощности были продолжены в дальнейшем.

В 1890 г. военно-морское ведомство приняло решение построить здесь сухой док для ремонта крупных кораблей. До сих пор на ремонт корабли уходили за границу, в основном в Нагасаки. Контракт на строительство был подписан с торговым домом «О.В. Линдгольм и К°»²⁵. Закладка дока состоялась во

время пребывания во Владивостоке цесаревича Николая Александровича в мае 1891 г. Строился он тяжело: киркой и лопатой. Все строительные материалы завозились из-за границы. Гранит для кладки стен дока заготавливался в Японии (частично брали на о. Аскольд), цемент доставлялся из Лондона. Открылся док в октябре 1897 г. — на ремонт встал крейсер «Дмитрий Донской». Затем заложили ещё два дока. В 1907 г. Владивосток располагал тремя сухими доками и двумя плавучими.

Важнейшим событием 1890-х гг. стало строительство восточного участка Транссиба — Уссурийской железной дороги. Изыскательские работы для прокладки железной дороги между Владивостоком и Хабаровкой были проведены в 1887 г. инженером А.И. Урсатти. В апреле 1891 г. во Владивосток прибыла первая группа инженеров и служащих, которые вскоре приступили к строительству железной дороги. Начало строительства приурочили к прибытию во Владивосток наследника престола цесаревича Николая Александровича, который завершал своё путешествие по странам Азии, возвращаясь в Россию через Владивосток. Он отбыл в путешествие из Гатчины 23 октября 1890 г. Поездом прибыл в Вену, оттуда в Триест, где сел на фрегат «Память Азова» и морем отправился сначала в Грецию, затем посетил Египет, Индию и ряд других стран (Цейлон, Индонезию, Китай). Последней страной в ходе его путешествия была Япония, оттуда он возвращался в Россию через Владивосток.

К прибытию высокого гостя во Владивостоке на ул. Петра Великого соорудили триумфальную арку. В разработке проекта принимал участие военный инженер, штабс-капитан И.И. Зеештранд, который был некоторое время городским архитектором. На сооружение арки город выделил 27 856 руб., более одной трети — 9560 руб. из этой суммы было собрано за счёт частных пожертвований владивостокцев*.

11 мая 1891 г. фрегат «Память Азова» прибыл во Владивосток, а 12 мая цесаревич вступил на русскую землю. Его встречали с подобающей торжественностью: хлеб-соль на серебряном

* Арка была разрушена в июне 1927 г. как символ «ненавистного царского режима». Она была восстановлена и открыта в мае 2003 г.

блюде, почётный караул, приветственные речи. Программа пребывания наследника во Владивостоке была довольно обширной и включала участие в закладке памятника Г.И. Невельскому (он был открыт 26 октября 1897 г.), посещение учебных заведений и местного музея, где Николаю преподнесли шкуру уссурийского тигра. Император Александр III в честь визита наследника манифестом объявил частичную амнистию для заключённых и ссыльных на Дальнем Востоке и в Сибири.

Центральным событием пребывания престолонаследника во Владивостоке явились торжества, связанные с началом строительства Уссурийской железной дороги и железнодорожного вокзала. 19 мая цесаревич принял участие в закладке символического «первого камня» Уссурийской железной дороги в двух верстах от города, где позднее появилась ст. Первая Речка. 21 мая Николай Александрович и сопровождающие его лица отбыли из Владивостока. На лошадях они добрались до р. Уссури, а затем на пароходе по реке направились в Хабаровку.

После отъезда цесаревича продолжились работы по постройке путей, путевых сооружений и зданий путевого хозяйства. Руководителем строительства железной дороги первое время (до начала 1893 г.) был инженер А.И. Урсатти, затем его сменил на этом посту инженер О.П. Вяземский.

17 августа 1893 г. из Владивостока до станции Кетрицево (Уссурийск) проследовал первый поезд. В следующем году открылось движение до станции Графской (Дальнереченск), а в сентября 1897 г. во Владивосток прибыл первый поезд из Хабаровска.

Строительство железной дороги Владивосток — Хабаровск повысило значение Владивостокского порта, поскольку для строящейся дороги требовались различные грузы, которые шли морем. О росте грузопотока свидетельствует тот факт, что если за 1880-е гг. во Владивосток морским путём было доставлено около 131 тыс. т, то за 1890-е гг. завоз увеличился почти в 13 раз и достиг 1693,7 тыс. т.²⁶ Заметно интенсифицировал грузоперевозки Добровольный флот, возросла активность местного судоходства, появились собственные пароходы и баржи у крупных владивостокских коммерсантов, кроме того, приходилось учитывать, что с завершением строительства Транссибирской

железной дороги поток грузов во Владивостокском порту увеличится — всё это в конечном итоге требовало создания во Владивостоке большого коммерческого порта.

В конце мая — начале июня 1895 г. в городе состоялось совещание по вопросу «Об устройстве коммерческого порта в конечном пункте Сибирской железной дороги». На нем высказывались различные мнения по вопросу, где должен строиться коммерческий порт. Помимо Владивостока назывались заливы Посыет и Славянка. Но у Владивостока были бесспорные преимущества — здесь предполагалась окончание Транссиба, в его окрестностях имелось несколько удобных бухт. Оставалось лишь выбрать одну из них. Местом строительства будущего коммерческого порта могли быть бухты Первой и Второй Речки, Золотой Рог, Патрокл, Улис. Самой удобной и перспективной (с учётом близости железной дороги, защищённости от возможных нападений неприятеля, судоходства) был Золотой Рог. Но у этой бухты был один существенный недостаток. «Золотой Рог, несомненно, наиболее удобен для коммерческого порта, но он занят портом военным, который не может дать достаточно места для сооружений, потребных для торговли»²⁷. И всё же в конечном итоге 19 марта 1896 г. на заседании комиссии по выбору места для коммерческого порта было принято решение строить его здесь. В заключении члены комиссии записали: «Предназначить для сооружения коммерческого порта во Владивостоке прибрежную полосу бухты Золотой Рог от места, занимаемого базарной площадью, к югу по направлению к мысу Эгершельд»²⁸.

10 мая 1896 г. Николай II утвердил «Положение» о строительстве во Владивостоке коммерческого порта. На исследовательские работы и устройство причального фронта в бухте Золотой Рог Министерству путей сообщения ассигновали 600 тыс. руб. Руководителем строительства назначили инженера путей сообщения В.В. Сахаров, специалистов и рабочих выписали из центральных областей России, Одессы, Петербурга. 28 сентября 1896 г. состоялась торжественная закладка бетонных массивов для устройства набережной коммерческого порта. 10 октября 1897 г. заложили первые причалы — этот день считается днём рождения порта. В 1898—1899 гг. было завер-

шено строительство складов, железнодорожной ветки и других объектов. 13 мая 1898 г. царь утвердил «Положение об управлении коммерческим портом» и его первое штатное расписание. Руководителем порта назначен полковник Э.Г. Егерман. С 1899 г. Владивостокский порт стал работать круглогодично, так как ледокол «Надёжный» начал осуществлять проводку судов зимой в проливе Босфор Восточный и бухте Золотой Рог²⁹. С первых дней существования порт стал важным транспортным узлом по переработке грузов, направляющихся на Камчатку, Сахалин, Охотское побережье.

Помимо строительства железной дороги и коммерческого порта во Владивостоке в конце XIX в. шло его благоустройство: засыпались овраги, была проведена шоссировка (покрытие щебнем) Светланской, в районе ул. Прудовой (ул. Петра Великого) посажены деревья, сделаны клумбы, дорожки. В мае 1897 г. городская дума после долгих споров, согласований и экспертиз приняла решение — мостить улицы Владивостока брусчаткой. Первую брусчатку уложили на ул. Светланской, начиная от ул. Алеутской, на участке протяжённостью около 400 саженей (почти 850 метров).

В 1890-е гг. во Владивостоке возникают проекты создания учебного заведения с преподаванием восточных языков. Ответственность города в 1893 г. предложила открыть класс китайского языка при мужской прогимназии, что и было сделано в 1895 г. Однако ни учебников, ни квалифицированных преподавателей не было и класс закрыли. В 1896 г. с новой инициативой выступило городское самоуправление: реорганизовать прогимназию с добавлением двух специальных классов. Проекты обсуждались в Министерстве народного просвещения, Министерстве финансов, и они предложили преобразовать мужскую гимназию в Восточный институт³⁰.

В феврале 1898 г. создаётся особая комиссия в составе представителей Министерства народного просвещения и финансов, которая к концу 1898 г. выработала решение об учреждении Восточного института как самостоятельного высшего учебного заведения с четырьмя отделениями и четырёхгодичным курсом обучения. Выделялось почти 100 тыс. руб. на завершение

постройки здания и на обзаведение мебелью и учебными пособиями³¹. Открытие Восточного института во Владивостоке было необходимо, поскольку Российский Дальний Восток развивался, усиливались контакты с сопредельными странами, в 1897 г. началось строительство КВЖД. Потребность в переводчиках, чиновниках, знающих восточные языки, с каждым годом возрастала.

Для Восточного института отдали часть здания, которое начали строить в сентябре 1896 г. на Казначейской улице (Пушкинской) для мужской гимназии (архитектор А.А. Гвоздзиевский).

24 мая 1899 г. «Мнение Государственного Совета об учреждении Восточного института — первого высшего учебного заведения на Дальнем Востоке» было утверждено Николаем II. Одновременно подписано и «Положение о Восточном институте», согласно которому целью нового вуза объявлялась «подготовка учащихся в нем лиц к службе в административных и торгово-промышленных учреждениях Восточно-Азиатской России и прилегающих к ней государств»³².

Директором нового вуза был назначен один из крупнейших монголоведов своего времени профессор монгольской и калмыцкой словесности факультета восточных языков Петербургского университета А.М. Позднеев. 15 сентября 1899 г. он прибыл во Владивосток. 21 октября 1899 г. состоялось торжественное открытие Восточного института, на котором присутствовали: специально прибывший из Хабаровска Приамурский генерал-губернатор Н.И. Гродеков, начальник Тихоокеанской эскадры вице-адмирал Я.А. Гильдебрант, начальник Уссурийской железной дороги П.К. Келлер, комендант Владивостокской крепости М.И. Стрижёв и другие важные лица³³. В этот день китайский дипломатический представитель при Приморском генерал-губернаторе подарил институту базальтовые стилизованные статуи львов, которые привезли из феодального замка в Мукдене. Этим скульптурам предположительно тысяча лет. Они и по сей день стоят у входа в ДВГТУ.

В первом учебном семестре в институте обучалось всего 26 студентов, преподавательский состав также был немногочисленным — 8 человек. В дальнейшем на первый курс обычно набирали до 60 чел. В Восточный институт принимали без

экзаменов все желающих, окончивших курс средних учебных заведений всех типов (гимназия, реальное училище, коммерческое училище, кадетский корпус, духовная семинария). Обучение было платным. Плата вносилась по полугодиям, не позднее 1 октября и 1 марта, по 60 рублей за год. При институте было небольшое общежитие. Желающие получать стипендию сдавали конкурсный экзамен, как правило, по английскому языку. Окончившие с отличием получали аттестаты, дающие право на чин 10 класса, окончившие удовлетворительно — право на получение чина 12 класса*.

1890-е гг. ознаменовались оживлением театральной жизни в городе. Попытки создать во Владивостоке театр предпринимались ещё в 1880-е гг. В 1885 г. купец И.И. Галецкий построил первый специализированный театральный зал. Это была пристройка к его гостинице. Зал на 350 мест получил название «Театральный зал мадам Галецкой». На протяжении двух лет здесь регулярно показывали свои спектакли члены «Кружка любителей драматического искусства», возникшего во Владивостоке в 1885 г.

В этом же зале выступали прибывавшие на гастроли профессиональные труппы. Первым таким профессиональным коллективом стала труппа благовещенского антрепренёра М.К. Шумилина, давшая в 1885 г. несколько спектаклей в театре И.И. Галецкого. В сезоне 1887 и 1888 гг. во Владивостоке гастролировала также профессиональная труппа драматических артистов из Благовещенска под руководством Н. Мочалова. Однако состав этой труппы был неполным, в неё входило всего семь актёров, и спектакли шли с привлечением актёров-любителей, что отрицательно сказывалось на художественном уровне постановок³⁴.

В 1893 г. во Владивосток впервые приехала оперная труппа, в которую входили 35 актёров и хор из 40 чел. Их выступления прошли с большим успехом и произвели сильное впечатление на владивостокцев³⁵.

* В России до 1917 г. на государственной службе действовала табель о рангах, низшим в ней был 14-й класс, а высшим 1-й.

В 1896 г. М.В.Васильевым была предпринята попытка создать профессиональную театральную труппу, но она просуществовала недолго. Васильев не получил поддержки от городской думы и Управы, поскольку гласные и чиновники посчитали, что театр в городе должен существовать на частные средства. Натолкнувшись на равнодушие городских властей, Васильев вскоре покинул Владивосток.

В 1899 г. деревянное здание «театрального зала мадам Галейской» сгорело, но город не лишился специального помещения для театральных постановок, поскольку в 1899 г. купец А.А.Иванов завершил постройку на углу улиц Корейской и Светланской большого каменного здания для театра. Зал был рассчитан на 775 мест. 1 июля 1899 г. в театре, получившем название «Тихий океан», состоялся первый спектакль «Чародейка». В помещении театра находилось небольшое фойе и коридор, служивший для прогулок публики во время антрактов, для артистов были устроены специальные гримёрные комнаты. Театр имел электрическое освещение и паровое отопление. Однако паровой котёл явился причиной большого пожара, случившегося в 1904 г. После длительного ремонта театр вновь открылся в конце 1906 г. Но вскоре, опасаясь новых пожаров, его всё же закрыли. В 1910 г. здание перестроили под жилой дом.

В конце 1890-х гг. во Владивостоке почти одновременно открываются сразу два китайских профессиональных театра. Каждое представление в них являлось своеобразной совокупностью элементов драмы, комедии, оперы, цирка, балета. Подобные спектакли требовали от актёров умения жонглировать и исполнять акробатические номера, петь, играть, декламировать и танцевать. Оба театра давали представления ежедневно³⁶.

В журнале «Театр и искусство» за 1904 г. были опубликованы впечатления безымянного зрителя, посетившего один из китайских театров Владивостока. «Китайский театр — это большое деревянное здание с деревянными тесными лестницами, с деревянными балконами-лоджиями, с деревянной сценой и с керосиновыми лампами. Ложы устроены в один ярус вокруг всей залы на высоких деревянных колоннах. В партере нет чинно расставленных рядами стульев; он весь занят маленькими столика-

ми, вокруг которых на табуретах сидят зрители, развлекающиеся чаепитием, семечками, орехами, папиросами или трубками. На сцене шла какая-то историческая трагедия. Два князя ведут между собой войну, и во всех действиях на сцене происходят почти непрерывные сражения. Занавес не опускается. В течение двух часов раздаются со сцены неистовые бранные крики, звон оружия, бой барабанов, рёв труб. Сильные душевные движения на китайской сцене выражаются, главным образом, криком, и артисты, как бы соперничая между собой, стараются перекричать друг друга. Поистине, это — жесточайшее развлечение. Вся труппа состоит из мальчиков 10—15 лет. Они же исполняют и женские роли. Грим примитивный, вроде как у наших деревенских ряженых; иногда он заменяется масками. Выходит маленький карапузик на авансцену в полном вооружении, в маске бородатого свирепого воина и кричит, размахивая саблей, свой грозный монолог кричит изо всех сил; голос его переходит в визг, потом превращается в отчаянный вопль. Дело в том, что ему необходимо не только внушить страх своему врагу, но и перекричать музыку, которая в это же время совершает свой адский аккомпанемент. Когда выскочил другой такой же вооружённый малыш в ещё более свирепой маске, они стали кричать вдвоём. Музыка наддала, затем явились войска обеих армий, человек по 40 с каждой стороны, все они начали кричать вместе. Музыка, которая всё время находится также на сцене, в глубине её, около задней стены, превратилась при содействии главным образом труб и барабанов, в какой-то бешеный ураган звуков. Барабанщики вскочили со своих мест и стали колотить палками по барабану со всего плеча; трубачи взобрались на свои табуреты и с выпученными от напряжения глазами, старались заглушить всех и вся. Моя дама с выражением ужаса на лице стремительно выбежала из ложи и больше в неё не возвращалась... Как ни дико по нашим понятиям, исполнение своих ролей китайскими актёрами, всё-таки необходимо признать, что в их игре есть и хорошие стороны, которыми далеко не всегда отличается европейский театр. Их мимика, их жестикация превосходны; темперамента бездна, и настоящего темперамента, а не выучки. Китайские актёры, несмотря на их юный возраст, прямо жили на сцене»³⁷.

В конце 1890-х гг. у жителей Владивостока появилось ещё одно развлечение, ставшее в XX в. одним из «важнейших искусств», — это кинематограф.

Кинематограф «родился» в Париже, где в декабре 1895 г. братья Огюст и Луи Люмьеры впервые продемонстрировали публике своё изобретение. Уже в следующем 1896 г. новое развлечение получает распространение в Европе, в том числе и в России³⁸. Ещё через год кинематограф появляется во Владивостоке. В мае 1897 г. газета «Владивосток» опубликовала заметку следующего содержания. «Честь имею уведомить почтенную публику, что в построенном мною павильоне на углу Светланской и Суйфунской при электрическом освещении будет мною демонстрироваться ежедневно с 1 июня кинематограф — движущиеся фотографии. Демонстратор А.П. Херберг». В 1897—1901 гг. кинематограф во Владивостоке демонстрировали в разных местах в том же павильоне на Светланской, в театрах Иванова и Галецкой, в Морском собрании. «Великий немой» не сразу стал популярным у жителей города. Первые кинокартины продолжительностью 3—5 минут имели незамысловатые сюжеты и по сути были короткометражными документальными зарисовками. Отсутствие налаженной системы кинопроката, низкое качество первых кинокартин, высокая стоимость билетов (от 50 коп. до 1 р. 50 коп.) — всё это сказывалось на посещаемости первых киносеансов. Но постепенно кинематограф отвоевал себе «место под солнцем». С 1906 г. появились первые игровые картины, в городе открылись новые иллюзионы, их репертуар регулярно обновлялся, посещаемость кинотеатров росла. Известные в городе предприниматели Кюммель, Финкельштейн, Ягджогу вкладывали свои средства в развитие системы кинопроката. В 1916 г. во Владивостоке насчитывалось уже 6 кинотеатров³⁹.

Жителям города не чужды были и активные виды отдыха — занятия спортом. Состоятельная публика из высших слоёв городского общества играла в гольф, теннис. Площадки для гольфа выбирались на склонах окрестных сопок, а для сбора мячей обычно за деньги нанимали китайских или корейских детей. Зимой ходили на каток, который располагался на льду Золотого Рога напротив Морского собрания и был обнесён забором,

с каждой стороны имелись два домика — раздевалки, где можно было погреться и выпить горячего чая. Около входа на помосте раз в неделю играл духовой оркестр. Входной билет стоил 20 копеек⁴⁰.

В 1890-е гг. центр Владивостока приобретает характерные черты портовых городов того времени с многочисленными гостиницами, ресторанами, магазинами, конторами различных отечественных и зарубежных торговых и промышленных компаний. На его улицах возводились новые кирпичные здания в 2—3 этажа, обладающие более выразительными архитектурными качествами, чем неоштукатуренные постройки предшествующего десятилетия. Среди них можно выделить здание почтово-телеграфной конторы, построенное по проекту архитектора А.А. Гвоздиовского. В декоративном оформлении фасадов, в характере отделки, в форме крыш использовались мотивы русской архитектуры XVII в. С 1 июля 1900 г. в этом здании стал работать почтамт.

На улицах, примыкающих к центральным городским магистралям, возводятся десятки небольших кирпичных доходных домов с торговыми помещениями на первых этажах, жилые особняки, небольшие гостиницы и меблированные комнаты более простой архитектуры. Помимо жилых зданий в городе имелись и промышленные предприятия. В районе Первой Речки работала паровая мельница, построенная купцом О.В. Лингольдом в 1879 г., кроме того, имелись две паровые лесопильни (возникли в 1880-е гг., одна из них принадлежала французскому подданному Ж. Монсэ, другая — купцу М.К. Фёдорову), пивоваренный и кирпичные заводы. Один из кирпичных заводов был построен в 1881 г. на о-ве Русском, вырабатывал продукции на сумму 40 тыс. руб. в год при 70 постоянных рабочих⁴¹.

В 1890-е гг. в городе появилось электричество. В 1893 г. первую электростанцию для собственных нужд (обслуживания магазина и жилых помещений, где проживали сотрудники фирмы) оборудовала фирма «Кунст и Альберс». К концу 1890-х годов кроме этой действовали ещё три частные электростанции — при Русско-Китайском банке, театре, гостиницах Циммермана и Скидельского⁴².



Вид на бухту Золотой Рог. Конец XIX в.

15 октября 1897 г. открылось регулярное движение по Уссурийской железной дороге между Владивостоком и Хабаровском. Вагоны для перевозки пассажиров и грузов заказывали на Русско-Балтийском заводе. Первые два вагона из 17 заказанных ещё в 1894 г. в разобранном виде морем были доставлены во Владивосток, где их собрали работники завода, прибывшие вместе с грузом. После чего вагоны были использованы на железнодорожном сообщении между Владивостоком и станцией Кетрицево. В 1897 г. началось строительство Китайской Восточной железной дороги (КВЖД), благодаря которой Владивосток с 1903 г. получил железнодорожное сообщение с Европейской Россией.

Любопытные впечатления о Владивостоке конца XIX в. оставил писатель Н.Г. Гарин-Михайловский, посетивший город в августе 1898 г. «Вёрст за пятнадцать-двадцать перед Владивостоком железная дорога подходит к бухте и всё время уже идёт её заливом. Это громадная бухта, одна из лучших в мире, со всех сторон закрытая, с тремя выходами в океан... Город открывается сразу и нелучшей своей частью. Но и в грязных предместьях уже чувствуется что-то большое и сильное. Многоэтажные



Улица Светланская. Конец XIX в.

дома, какие-то заводы или фабрики. Крыши сплошь покрыты гофрированным цинковым железом, и это резко отличает город от всех сибирских городов, придавая ему вид иностранного города. Впечатление это усиливается в центральной части города, где очень много богатых, изящных, и массивных, и лёгких построек. Большинство и здесь принадлежит, конечно, казне, но много и частных зданий. Те же, что и в Благовещенске, фирмы: Кунст и Альберс, Чурин, много китайских, японских магазинов. Здесь за исключением вина на всё остальное порто-франко. На улице масса китайцев, военных и матросов. На рейде белые броненосцы, миноносцы и миноноски. В общем, своеобразное и совершенно новое от всего предыдущего впечатление»⁴³.

По всероссийской переписи 1897 г. во Владивостоке проживало 28,9 тыс. человек. В городе насчитывалось 2194 дома, в том числе 2029 жилых и общественных (из них 67% деревянных, 23,8% каменных и 9,2% деревянных на каменном фундаменте). Преобладали одноэтажные дома (83,1%), двухэтажных было сравнительно немного (14,3%), но при этом уже имелось 51 каменное здание в три этажа и выше (2,5%)⁴⁴. Город постепенно приобретал респектабельный «европейский» вид.

¹ РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 38. Л. 14—15.

² Там же.

³ Там же. Л. 16.

⁴ Там же. Д. 56. Л. 34.

⁵ Цит. по: Хисамутдинов А.А. Владивостокъ. Этюды к истории старого города. Владивосток, 1992. С. 89—96.

⁶ Сорокина Т.Н. Хозяйственная деятельность китайских подданных на Дальнем Востоке России и политика администрации Приамурского края (конец XIX — начало XX вв.). Омск, 1999. С. 36.

⁷ РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 20. Л. 40.

⁸ Галлямова Л.И. Владивостокский морской порт: формирование рабочих кадров (1860—1916 гг.) // Российский флот на Тихом океане: история и современность: материалы Тихоокеанской конференции, посвящённой 300-летию Российского флота. Вып. 3. Владивосток, 1996. С. 56.

⁹ Владивосток. Сборник исторических документов (1860—1907 гг.). Владивосток, 1960. С. 52.

- ¹⁰ РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 49. Л. 47.
- ¹¹ Там же. Д. 52. Л. 9.
- ¹² Там же. Д. 60. Л. 21.
- ¹³ 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. 10—11.
- ¹⁴ Сергеев О.И., Лазарева С.И., Тригуб Г.Я. Местное самоуправление на Дальнем Востоке во второй половине XIX — начале XX в. Владивосток, 2002. С. 157.
- ¹⁵ Владивосток. Сборник исторических документов. С. 68.
- ¹⁶ Матвеев Н.П. Краткий исторический очерк г. Владивостока. Владивосток, 1990. С. 123.
- ¹⁷ Матвейчук В.П. Флотские военные оркестры и развитие музыкальной культуры на Дальнем Востоке в дооктябрьский период // История культуры Дальнего Востока СССР XVII — XX вв. Владивосток, 1989. С. 154.
- ¹⁸ Андриец Г.А. Собрания как форма организации досуга на юге Дальнего Востока России (конец XIX — начало XX в.) // Векторы культуры Тихоокеанской России: история и современность. Владивосток, 2006. С. 202.
- ¹⁹ Березовский И. 50-летие Приморского краевого музея // Красное знамя. 1940. 15 октября.
- ²⁰ Цит. по Хисамутдинов А.А. Владивосток. Этюды к истории старого города. С. 200.
- ²¹ Матвеев Н.П. Краткий исторический очерк г. Владивостока. С. 177—180.
- ²² 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. 229.
- ²³ Шрейдер Д.И. Наш Дальний Восток. СПб., 1897. С. 17—18.
- ²⁴ Аюшин Н.Б., Калинин В.И., Воробьев С.А., Гаврилкин Н.В. Крепость Владивосток. СПб. 2001. С. 25—26.
- ²⁵ Александровская Л.В. Он заслужил благодарность потомков // Записки Общества изучения Амурского края. Т. XXXV. Владивосток, 2001. С. 17.
- ²⁶ Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX — начале XX в. Владивосток, 2000. С. 29.
- ²⁷ РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 171. Л. 49.
- ²⁸ Там же. Л. 91.
- ²⁹ Обзор Приморской области за 1899 г. Владивосток, 1900. С. 40.

- ³⁰ Дальневосточный государственный университет. История и современность. Часть 1 (1899—1939 гг.). Владивосток, 1997. С. 6.
- ³¹ Владивосток. Сборник исторических документов. С. 61.
- ³² Там же. С. 62.
- ³³ Дальневосточный государственный университет. С. 11.
- ³⁴ Галлямова Л.И. Театральная жизнь Владивостока на рубеже XIX—XX веков // Взаимодействие искусств на рубеже веков. Владивосток, 2002. С. 63.
- ³⁵ Чулкова С.Б. Влияние гастролирующих музыкально-драматических коллективов на формирование хоровой культуры российского Дальнего Востока в конце XIX — начале XX вв. // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. Вып. 3. Благовещенск, 2002. С. 284.
- ³⁶ Галлямова Л.И. Театральная жизнь Владивостока на рубеже XIX—XX веков. С. 64.
- ³⁷ Цит. по: Преснякова Л.В., Пресняков С.В. Летопись театральной жизни Дальневосточного региона по материалам столичной прессы (конец XIX — начало XX в.). Владивосток, 2005. С. 113—115.
- ³⁸ Юренев Р.Н. Краткая история киноискусства. М., 1997. С. 12.
- ³⁹ Рыкунов Д.Э. Кинематограф во Владивостоке за заре XX века // Арсеньевские чтения. Материалы региональной научно-практической конф. Владивосток, 2007. С. 177—178.
- ⁴⁰ Элеонора Лорд Прей. Письма из Владивостока (1894—1930). Владивосток, 2008. С. 125.
- ⁴¹ Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX — начале XX в. С. 47.
- ⁴² Галлямова Л.И. Там же С. 41.
- ⁴³ Цит. по: Щербак В.А. Знаменитые гости Владивостока. Владивосток, 2005. С. 37.
- ⁴⁴ Позняк Т.З. Жилищные и бытовые условия в Дальневосточных городах (вторая половина XIX — начало XX в.) // Россия и АТР. 2008. № 1. С. 19.

ГОРОД В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

На развитии Владивостока в начале XX века сказались события «большой политики». В марте 1898 г. Россия подписала с Китаем договор, по которому арендовала у него сроком на 25 лет две гавани на Ляодунском полуострове — Порт-Артур и Дальний (Далянь). После этого было принято решение сделать Порт-Артур местом базирования Тихоокеанской эскадры, а в Дальнем построить коммерческий порт. Таким образом, Владивосток фактически терял статус главного порта России на Тихом океане. Возможно, ему была уготована судьба Николаевска-на-Амуре — порта, который когда-то был крупным торговым центром и местом базирования Сибирской военной флотилии, но после 1871 г. превратился в захолустье.

Одним из инициаторов договора об аренде с Китаем и созданием на его территории двух новых портов был тогдашний министр финансов С.Ю. Витте. Именно он, пользуясь своим влиянием в правительстве и при дворе, добился выделения многомиллионных кредитов для строительства Порт-Артура — военно-морской базы и Дальнего — центра торговли России со странами Юго-Восточной Азии.

По поводу Владивостока Витте высказался следующим образом: «Сооружение Дальнего нанесло, несомненно, громадный ущерб Владивостоку, и со стороны купечества постоянно теперь слышатся жалобы, что Дальний убьёт торговлю Владивостока... Владивосток не может иметь преимущество перед Дальним, открытым для навигации круглый год и лежащим ближе к торговым центрам Китая»¹.

В 1901 г. Тихоокеанская эскадра полностью перешла из Владивостока в Порт-Артур. Во Владивостоке остался небольшой отряд крейсеров Средства, поступающие ранее из казны на расширение и обустройство Владивостока, теперь шли в Порт-Артур и Дальний. Там сооружались военно-морская база со всей необходимой инфраструктурой — причалами, пирсами, складами, жильём для военнослужащих; и коммерческий порт. В Порт-Артуре появились русские школы, выходила русская газета «Новый день», работали магазины фирм «Чурин и К°», «Кунст и Альберс». В 1903 г. в новой военно-морской базе из 38,5 тыс. населения 17,7 тыс. были русскими². Значение Порт-Артура с каждым годом возрастало, а Владивосток отходил на второй план. Были приостановлены работы по укреплению Владивостокской крепости, законсервированы некоторые строящиеся объекты (Народный дом). Город терял перспективу, его население стало сокращаться. Так, в 1897 г. во Владивостоке проживало 28,9 тыс. чел., в 1900 г. — 27,8 тыс., а в 1901 г. — 26,6 тыс.³ Но начавшаяся вскоре русско-японская война всё изменила, и Владивосток избежал судьбы Николаевска-на-Амуре.

Отношения между правительствами России и Японии начали ухудшаться с начала XX в. Обе страны пользуясь слабостью Китая и Кореи, хотели добиться территориальных, торговых и политических уступок от правительств этих стран. Россия, тем самым, рассчитывала ещё более укрепиться в Азии, а Япония желала заявить о себе как о сильной Азиатской державе. Накапливающиеся противоречия неизбежно вели к военному конфликту, однако между русскими и японцами, проживающими во Владивостоке, никакой вражды не было.

К началу русско-японской войны (в 1903 г.) во Владивостоке проживало 4800 японцев⁴. Первые японцы появились в городе в 70-х годах XIX в., их было немного 80—90 чел.⁵ Уже в следующем десятилетии их количество стабильно росло. В 1875 г. во Владивостоке проживало 50 японцев, по данным переписи 1883 г. — 201 чел., в 1884 г. — 412 чел.⁶ В основном это были выходцы с острова Кюсю, преимущественно из префектуры Нагасаки, поскольку в 1881 г. между портом Нагасаки и Владивостоком было установлено прямое пароходное сообщение.

Поскольку во Владивостоке появились граждане Японии, японское правительство ещё в 1875 г., когда в Санкт-Петербурге шли переговоры по урегулированию территориальной принадлежности Сахалина, просило открыть во Владивостоке своё консульство. Руководство Японии понимало важность стратегического положения, которое занимал русский порт в Северо-Восточной Азии, и рассматривало перспективы налаживания через него торговых отношений с Дальним Востоком России. Правительство России не дало разрешения на открытие консульства, заявив, что Владивосток является военно-морской базой. Японская делегация смогла добиться только открытия здесь торгового представительства. Первым торговым представителем в 1876 г. был назначен профессиональный дипломат Сэваки Хисато⁷.

Учреждение должности японского коммерческого агента во Владивостоке в 1876 г., открытие прямого пароходного сообщения между Владивостоком и Нагасаки в 1881 г. способствовали росту численности японцев в городе. Но более важными факторами стали приток российского населения (как военного, так и гражданского), ускорение темпов хозяйственного освоения, начало железнодорожного строительства.

С началом строительства Транссибирской магистрали в 1891 г. увеличилось число японских рабочих, прибывавших на заработки из районов Нагасаки. Д.М. Зайцев, работавший с японскими источниками, пишет, что в архивах МИД Японии сохранились документы, свидетельствующие об обращении русских подрядчиков к японским бизнесменам во Владивостоке с просьбой поставить из Японии необходимую для строительства рабочую силу. Между японским купцом Сугиура Тосита и русскими подрядчиками был заключён соответствующий контракт на поставку во Владивосток 2 тыс. японских рабочих. В 1895 г. от русских было получено разрешение на их въезд на территорию России⁸. В то же время Н.П. Матвеев писал в своей книге, что в 1896 г. для строительства Уссурийской железной дороги из Японии прибыли 1130 рабочих. Так как строительство шло с мая по октябрь, на зимний период японцы возвращались на родину. Одновременно с рабочими, занятыми на строительстве железной дороги, росло число японцев, постоянно проживавших

в городе — плотников, кузнецов, прачек и других ремесленников. Как и ранее в 1880-е гг., большинство японцев в 1890-е гг. прибывали в основном с острова Кюсю, из района г. Нагасаки.

Рост численности японцев во Владивостоке в 1890-х годах происходил очень быстро. В 1891 г. в городе проживало 515 чел., в 1897 г. — 1607 чел., в 1901 г. — 2898 чел.⁹ Японцы жили в центре города на улицах Алеутской, Семёновской, Пологой, Фонтанной, в районе Косого переулка. Именно в этой части города располагались японские магазины, которых к 1891 г. было семь. Самый крупный из них «Сугиура сётен» относился к первому разряду. Японские магазины торговали рисом, солью, мукой, чаем, овощами, фруктами, шёлком, ювелирными изделиями, мебелью, фарфором. Они были ориентированы не только на японскую диаспору, покупающую отечественные продукты и товары, но и на русское население города. К 1895 г. во Владивостоке было уже 12 японских магазинов. В 1903 г. — 58, в том числе четыре перворазрядных, 22 — магазины второго разряда и 32 — третьего. Большинство из них находилось на ул. Алеутской.

Японцы преуспевали не только в торговле. Им принадлежали все прачечные, много парикмахерских и фотографий, несколько гостиниц. Японцы также преуспели в отдельных видах ремесленного производства: столярном, портняжном, ювелирном и часовом. Один из первых исследователей деятельности японцев в Приамурском крае В.В. Граве писал: «Японцы старались захватить в свои руки те отрасли труда, которые более подходят их характеру, т.е. те, которые не требуют грубой силы, а напротив — аккуратности, чистоты, некоторой смекалки, и в этом они достигли выдающихся результатов»¹⁰. Необходимо также отметить, что такая деятельность не требовала большого стартового капитала и давала возможность развивать бизнес собственными усилиями.

Приамурский генерал-губернатор С.М. Духовской говорил о японцах, что они законопослушны и трудолюбивы. Отличительной их чертой он считал аккуратность, законопослушность и искусность в работе. Генерал-губернатор полагал, что на российский Дальний Восток необходимо привлекать японских рабочих и мастеровых¹¹.

Любопытные записки оставил студент Восточного института П. Васкевич. Он писал, что почти все японцы, живущие во Владивостоке, являются выходцами с острова Кюсю, из района Нагасаки и его окрестностей. Они были бедными, но благодаря энергии сравнительно быстро избавились от нужды. В результате несколько видов деятельности в городе были монополизированы японцами. Говоря о причинах такого положения, он писал: «Это не потому, что японцы в этих областях деятельности своей приспособленностью или возможностями превосходят русских или китайцев. Скорее наоборот и сравнить его с русским или китайцем, то по многим позициям он уступит и русскому и китайцу. Однако японцы любят работать в области ремесла и обладают громадной способностью советоваться со своими соседями и коллегами. Следовательно, если взять зону Владивостока или Приамурья, не кажется удивительным тот факт, что трудно найти профессиональные группы, где бы японцы, живущие там, не придерживались установленных правил и уставов»¹².

Спецификой половозрастного состава японской колонии являлся высокий удельный вес женщин в отличие от других «отрядов» иммигрантов, большей частью состоявших из мужчин. Японски нанимались в качестве прислуги, нянь, прачек. Японская прислуга и няни заслуженно пользовались спросом в русских домах, так как отличались аккуратностью, исполнительностью, тихим нравом. Часть японских женщин занималась проституцией.

В отличие от других групп азиатских иммигрантов японцы строили дома, снимали квартиры часто в непосредственном соседстве с россиянами, фактически не образуя обособленных анклавов. Стремилась селиться поближе друг к другу в основном в центральной, старой части города — в районе улиц Пологой, Пекинской, Семёновской, Алеутской, Корейской, Косом переулке — в так называемой Миллионке и прилегающих к ней кварталам. Это были наиболее кучно заселённые в городе места, плотность населения здесь и условия его проживания вызывали многочисленные нарекания современников.

Слухи о скорой войне между Россией и Японией, начавшиеся распространяться ещё осенью 1903 г., вызывали сильное

беспокойство. Директор японского торгового представительства во Владивостоке Каваками Тосихико, пытаясь успокоить сограждан, объяснял населению Владивостока через местные газеты, что слухи о начале войны не имеют под собой никакого основания. Однако с началом 1904 г. волнения среди японского населения Владивостока усилились. Тому были основания. Во Владивостоке заметно увеличилось количество войск, интенсивно велись фортификационные работы. Ледокол каждый день чистил бухту от льда, на случай быстрого выхода военных кораблей в море. На собраниях японских бизнесменов Каваками всё чаще задавали вопросы об охране имущества. Некоторые торговцы начали вывозить свои вещи и покидать Владивосток. Отношения между русским и японским населением Владивостока постепенно накалялись.

Торгпред Каваками в своих донесениях сообщал: «Отношения между русскими и японцами обострились до предела, чувство неприязни друг к другу особенно ярко проявляется среди русских военных, которые каждый день заняты приготовлениями к войне. Так, например 7 января, на Рождество, группа пьяных матросов устроила погром в японском публичном доме, матросы выбили камнями стёкла, выломали двери и избили проходивших мимо японцев. Между русскими матросами и японцами завязалась драка, в результате которой несколько человек с обеих сторон получили тяжёлые ранения. Нападению группы матросов подверглись и другие японцы в разных районах города»¹³. Японский дипломат потребовал от русских властей пресечь бесчинства матросов и усилить меры безопасности в городе.

19 января (1 февраля) 1904 г. комендант Владивостокской крепости через своего адъютанта уведомил японское торговое представительство о том, что, в случае введения в городе военного положения, все проживающие во Владивостоке японцы в течение десяти дней должны покинуть город. Тем, кто пожелает остаться в России, было предписано выехать в Хабаровск.

20 января (2 февраля) для эвакуации японцев из Приморья во Владивосток прибыл зафрахтованный японским правительством английский пароход «Афридж». Сразу после этого глава

«Японского общества» во Владивостоке Кавабэ Тора провёл собрание распорядителей общества, на котором принято решение о срочной эвакуации из города.

Сообщение об эвакуации было неожиданным. Во все регионы Российской империи отправили телеграммы, в которых сообщалось, что эвакуация будет осуществляться через Владивосток, последний пароход покинет порт через три дня, 5 февраля. Это вызвало переполох и панику среди японцев в России. Японская газета «Влаиво-ниппо» так писала о прибытии для эвакуации во Владивосток японцев из других регионов: «Все прибывающие во Владивосток поезда забиты японскими семьями, прибывшими из Хабаровска, Имана, Харбина, Гродеково и других населённых пунктов. Большинство из них женщины. Японцы прибыли под конвоем пограничников и солдат охраны»¹⁴.

Японское население Владивостока (в 1903 г. в городе проживало 4800 японцев)¹⁵ за эти дни должно было успеть закрыть офисы компаний и магазины, собрать всё своё имущество и быть готовым к погрузке на пароход.

Утром 24 января (6 февраля) на английском пароходе «Афридж» Владивосток покинуло около 2400 японцев. «Афридж» взял курс на Японию.

Через три дня 27 января (9 февраля) Россия объявила войну Японии. Японское правительство дало указание торгпреду Каваками как можно быстрее вывезти из Владивостока оставшихся японцев, тех, кто не смог вернуться на родину 6 февраля. Для этого был зафрахтован стоявший в порту Владивостока немецкий пароход «Батавия». 31 января (13 февраля) на нём вывезли оставшихся японцев, в основном тех, кто прибыл из других регионов. Покинул Владивосток и торгпред Каваками.

Во время эвакуации японцы вывезли немного — только то, что могли унести в руках. Количество багажа, которое можно было бесплатно взять с собой на пароход, было ограничено: на одного человека только три чемодана.

Газета «Дальний Восток» писала в то время: «Барахольщики на местных базарах, воспользовавшись паникой среди японцев, за бесценок скупают их вещи. Мебель, которая стоит более

500 руб., продаётся за 50 руб. Кредиторы японцев для того, чтобы хоть как-то вернуть свои деньги, приходят в их магазины и бесцеремонно забирают товары, сами назначая их цену. Должники в сложившихся условиях считают свои обязательства выполненными». Из статьи видно, что японское население в панике распродало дорогое имущество практически за бесценок.

С началом войны во Владивостоке было введено военное положение. Большинству учреждений предложили эвакуироваться в Никольск-Уссурийский и Хабаровск, а жителям, желающим выехать, выдали пособия на проезд.

Уже через несколько дней после начала войны город оказался в зоне боевых действий. 12 февраля 1904 г. японская эскадра в составе 10 кораблей подошла к о. Русскому, но, не сделав ни одного выстрела, ушла обратно. 22 февраля (6 марта) 7 крейсеров под командованием вице-адмирала Камимура Хикоподзё вновь подошли к Владивостоку со стороны о. Аскольд. Оставив два лёгких судна у Аскольда, остальные, выстроившись в кильватерный строй, произвели в течение часа (с 13—30 местного времени) обстрел Владивостока. Было выпущено около 200 снарядов. Обстрелу подверглись строящиеся форты Суворова и Линеви-ча, береговые батареи, восточная часть города и порта. Ущерб от бомбардировки оказался невелик: один снаряд попал в дом рабочего Кондакова, была убита его жена, на территории госпитального участка ранены пять матросов. Со стороны японцев это была скорее разведка боем с целью убедиться, имеется ли во Владивостоке боеспособная эскадра.

К началу русско-японской войны во Владивостоке находилось несколько судов Тихоокеанской эскадры: броненосные крейсеры «Россия», «Громобой», «Рюрик», бронепалубный крейсер «Богатырь», вспомогательный крейсер «Лена», три военных транспорта и десять миноносцев¹⁶. Суда Владивостокского отряда крейсеров Тихоокеанской эскадры не смогли отразить нападение японцев. Пока они разогревали котлы, пока шли каналом через лёд, японцам удалось ускользнуть. Русские бросились вдогонку, но японцы ушли.

23 февраля в 8 утра японская эскадра вновь появилась у Владивостока, вошла в Уссурийский залив, но, не сделав ни

одного выстрела, ушла. В тот же день комендант крепости генерал-майор Волюнец объявил, что во Владивостоке вводится осадное положение.

В феврале 1904 г. суда Владивостокского отряда крейсеров не смогли дать отпор японской эскадре, но в дальнейшем они несколько раз выходили в море, атакуя японские транспорты, которые доставляли солдат и боеприпасы на Ляодунский полуостров, где шли сражения у Порт-Артура. Широкую известность получила атака в июне 1904 г. японского транспорта «Хитатти-мару», на котором находилось более 1 тыс. солдат и офицеров, направлявшихся на театр военных действий в Маньчжурию. Японское судно было потоплено, спастись удалось немногим. На дно ушли и осадные орудия (гаубицы), предназначавшиеся для использования против порт-артурских фортов¹⁷. Около 200 японцев сняли с тонущего судна, их доставили во Владивосток, затем отправили вглубь России.

Всего за годы русско-японской войны кораблям Владивостокского отряда удалось потопить 3 японских транспорта, 5 пароходов и 14 парусных шхун¹⁸.

Вместе с тем Владивостокскому отряду крейсеров не удалось прервать морскую блокаду города, которую установили японцы с началом войны. Только в течение 1904 г. японцы захватили 23 торговых судна, пытавшихся прорвать блокаду Владивостока, в том числе 13 русских. Позднее, в январе — марте 1905 г., когда они окончательно взяли под контроль все проливы, соединяющие Японское море с Тихим океаном, им удалось захватить ещё 22 иностранных торговых судна с грузами для Владивостока¹⁹.

В декабре 1904 г., когда стало известно о падении Порт-Артура (20 декабря), во Владивостоке началась новая волна отъездов. Восточный институт в феврале 1905 г. выехал в Верхне-Удинск (Улан-Удэ), а мужская гимназия в Нерчинск.

Для того чтобы Владивосток не разделил участи Порт-Артура, в окрестностях города за короткий срок были возведены новые фортификационные сооружения, защищающие город с моря и суши. Русский остров и побережье Уссурийского залива были покрыты сетью батарей и полевых укреплений. Был увеличен гарнизон Владивостокской крепости, к маю 1905 г. он

насчитывал более 50 тыс. солдат, против 17—18 тыс. в конце 1904 г. Значительно пополнилось и артиллерийское вооружение крепости²⁰.

Последним крупным событием русско-японской войны стало морское сражение в Цусимском проливе, в ходе которого японцы разгромили эскадру под командованием вице-адмирала З.П. Рожественского, идущую во Владивосток. Эта эскадра вышла из балтийского порта Либава в октябре 1904 г. на помощь Порт-Артуру. За время её продвижения крепость была сдана, и Рожественский принял решение идти на Владивосток. 16 мая 1905 г. горожане, собравшиеся торжественно встретить эскадру, увидели только три судна, которым удалось уцелеть в Цусимском сражении и прорваться во Владивосток.

После заключения 5 сентября 1905 г. Портсмутского мирного договора с Японией жизнь в городе заметно оживилась. В октябре 1905 г. во Владивосток из эвакуации вернулся Восточный институт. Морская блокада, существовавшая в годы войны, была прервана, во Владивосток всё чаще стали пребывать пароходы с различными товарами. Возобновилось регулярное плавание пароходов из Владивостока, доставлявших грузы, пассажиров, почту в порты дальневосточных морей и Европейской России. В первом послевоенном 1906 г. между Владивостоком и портами Европейской России совершали рейсы 20 русских пароходов и 31 иностранный²¹.

Однако переход во Владивостоке к мирной жизни не прошёл безболезненно. С окончанием войны в городе скопилось большое число военнослужащих. Из-за недостатка жилых помещений часть рядового состава пришлось разместить в землянках. Имели место проблемы с питанием. Нарастающее недовольство проявилось осенью 1905 г., когда в стране была в разгаре первая русская революция и проходила Всероссийская октябрьская стачка. 21 октября местные газеты опубликовали манифест от 17 октября, в котором царь заявлял о введении в России демократических свобод. В тот же день во Владивостоке состоялся первый митинг, 26 октября был проведён ещё один митинг, в котором участвовало около 3 тыс. человек, в том числе солдаты и матросы. Через несколько дней — 30 октября в городе на-

чались стихийные волнения, поводом для которых послужила ссора на базаре между подвыпившими матросами и китайскими торговцами, переросшая в массовую драку. Начались погромы и грабежи, основными участниками которых стали запасные нижние чины армии и флота, представители городских низов. В городе было разгромлено много питейных заведений, лавок магазинов. С наступлением темноты в разных местах города начались поджоги: сгорела матросская слободка, военно-окружной суд, морское собрание, некоторые магазины²². Сгорела гостиница «Золотой Рог», построенная в 1902 г. На следующий день 31 октября волнения силами прибывшего Нерчинского казачьего полка удалось приостановить.

Революционные выступления продолжились в ноябре и декабре 1905 г., январе 1906 г. В ноябре 1905 г. во Владивостоке прошли забастовка служащих почты и телеграфа и крупная стачка на железной дороге, в которой участвовало около 5 тыс. чел. 10 января 1906 г. во Владивостоке состоялись митинг и демонстрация в память о событиях «кровавого воскресенья». На привокзальной площади демонстранты были рассеяны казаками, которыми командовал генерал Селиванов. В результате 30 чел. были убиты и более 50 ранены.

На следующий день началось восстание солдат Иннокентьевской батареи. Комендант города получил тяжёлое ранение, власть в городе оказалась парализованной, ежедневно проходили митинги и собрания. Всё это продолжалось до 23 января, когда во Владивосток вошли казачьи войска и «беспорядки» прекратились.

Политическая активность во Владивостоке продолжалась и после того, как в России закончилась первая русская революция. 16 октября 1907 г. началось восстание солдат минной батареи. Поводом послужили арест и решение предать суду группы солдат, требовавших улучшения условий службы (питание, обмундирование и т.п.). На следующий день к восставшим присоединились матросы с трёх кораблей. Но в целом восстание не было поддержано, и его быстро подавили.

После подавления восстания солдат-минёров в Приморье был ужесточён политический режим: многие газеты

закрылись, усилена цензура, распущены профсоюзы, запрещены митинги и демонстрации.

Помимо репрессий, направленных на подавление революционных выступлений, местные власти предприняли некоторые меры по улучшению материального положения рабочих. В частности согласно постановлению Владивостокской городской думы от 16 ноября 1905 г. и 1 ноября 1907 г. под застройку жилья была выделена особая территория, так называемая «Рабочая слободка». Рабочим сдавались в аренду земельные участки под постройку домов на льготных условиях (в частности, бесплатное пользование участком в течение первого года аренды). Основными застройщиками стали рабочие военного порта²³.

Любопытные воспоминания о городе того времени оставил капитан дальнего плавания Е.Д. Бессмертный, семья которого в 1906 г. приехала во Владивосток с Украины. Ему тогда было 8 лет, и он хорошо запомнил свои первые детские впечатления о Владивостоке. «Город был неказистый, — улицы и площади немощённые, частые дожди делали их непроезжими, а ливни — непроходимыми. Канализация отсутствовала. Дождевая грязь и нечистоты по склонам гор стекали на главную улицу и на городские пристани. Водопровода тоже не было. Жители города довольствовались водой из колодцев, которую водоносы разносили по домам в жестяных четырёхугольных банках на коромысле. Воды городу постоянно не хватало. На некоторых улицах имелись деревянные тротуары, а на Светланской, у больших домов, тротуары даже выложили плитками из камня. Улицы освещались плохо — керосиновыми лампами. Единственным городским транспортом были извозчики. Причём после заката солнца езда в Куперовскую падь, Первую Речку, Рабочую слободку, Голубиную падь и в Гнилой угол для извозчиков считалась не обязательной»²⁴.

Почти десятилетний период между окончанием русско-японской войны и началом Первой мировой ознаменовался бурным развитием города. Во Владивостоке продолжилось строительство кирпичных зданий в 2—3 этажа, стали появляться блага современной цивилизации — электричество, телефон, автомо-

били. Благодаря решению правительства, принятому в 1901 г., Владивосток включили в список городов, где необходима телефонная связь. При этом, безусловно, учитывалась важность города для России как порта и крепости на Тихом океане. Так была проложена первая телефонная линия, которая связала исключительно главные административные, военные, портовые учреждения. Общедоступный телефон появился позднее.

Городская дума дважды обсуждала вопрос об открытии общедоступной телефонной связи, но из-за отсутствия необходимых средств это вопрос долго не решался. Деньги (6200 руб.) были выделены думой только в апреле 1906 г. В сентябре 1906 г. городская дума подписала контракт с Всеобщей компанией электричества на строительство во Владивостоке телефонной станции на 500 номеров. 7 сентября 1907 г. телефонная станция на 478 абонентов была принята в эксплуатацию в здании думы по ул. Светланской. В дальнейшем число абонентов непрерывно росло: в 1909 г. — 539, 1910 г. — 591, 1911 г. — 728, в 1914 г. — 996²⁵. Первое время абонентская плата за пользование телефоном была вполне доступной для многих горожан и составляла 75 руб. в год²⁶.

Летом 1906 г. во Владивостоке появился первый автомобиль. Его привёз из Гамбурга владивостокский купец Дикман. Это был один из первых автомобилей, выпущенных заводом Даймлера в немецком городе Айзенахе.

Затем автомобилями обзавелись и другие состоятельные жители города. В основном это были авто фирмы «Рено», которая в то время монополизировала российский рынок. Первые машины ездили по Светланской, пугая лошадей и прохожих. Стали случаться аварии. Об одной из них рассказала газета «Дальний Восток». «26 июля 1907 г. около пяти часов вечера на углу улиц Посъетской и Первой Морской автомобиль присяжного поверенного Преображенского налетел на экипаж, принадлежавший генеральше госпоже Беловой».

В 1907 г. Владивостокская городская управа ввела правила дорожного движения, касающиеся управления автомобилем. В них в частности говорилось: «Шофёром может быть только

лицо вполне здоровое, и поэтому шофёр подвергается медицинскому осмотру. На право езды выдаётся особая книжка, а автомобиль снабжается особой нумерованной бляхой... Скорость движения не более 12 вёрст в час. У автомобиля должны быть фонари и предупредительный рожок»²⁷.

В январе 1912 г. во Владивостоке начала работать городская электростанция, её строительство началось ещё летом 1911 г. Первые месяцы ушли на испытание оборудования и сетей. В апреле станция начала свою нормальную работу, отпуская ток для городских нужд, благодаря чему 12 октября 1912 г. во Владивостоке пошли первые трамваи. Это были небольшие деревянные вагончики бельгийского производства, рассчитанные на перевозку 40 пассажиров, разделялись на две половины: 1-й и 2-й классы. Соответственно 24 места для сидения внутри вагона и 16 мест для стояния на двух площадках. Двигались они по узкоколейному пути, соединившему центр города с ул. Луговой. Вторая трамвайная линия протяжённостью 3,5 км от угла улиц Светланской и Китайской (проходила по ул. Китайской) до Первой Речки была сдана в эксплуатацию осенью 1917 г.

Строительство трамвайного пути началась задолго до пуска трамвая — в июне 1908 г., но средств города хватило только на укладку рельсов от ул. Луговой до ул. Петра Великого. Затем работы прекратились. В марте 1911 г. городская дума заключила с крупным предпринимателем Циммерманом и инженером Громадзским концессионный договор на достройку и эксплуатацию трамвая с правом выкупа его через 5 лет за 150 тыс. руб.²⁸ К октябрю 1912 г. строительство трамвайной линии по Светланской от Луговой до Вокзала было закончено.

В 1906—1914 гг. в городе активно велось строительство. В эти годы было построено несколько общественных зданий. Прежде всего, в 1907 г. по проекту архитектора И.В. Мешкова восстановили здание гостиницы «Золотой Рог», сожжённое в ходе беспорядков осенью 1905 г. Гостиница занимала часть здания, в ней имелись комфортабельные номера с электрическим освещением, ванными. Цена такого номера составля-

ла от 2 до 4 рублей в сутки. При гостинице имелся ресторан. В восточном крыле здания размещался театральный зал «Золотой Рог» на 1000 мест.

К услугам состоятельных гостей города в 1911 г. открылась ещё одна гостиница — отель «Версаль», который ни в чем не уступал лучшим отелям Петербурга и Москвы. Каждый номер был оборудован электричеством, ванной, телефоном. Прислуга состояла в основном из японцев и китайцев.

В 1907 г. было построено здание Приморского отделения Российского государственного банка (Светланская 71). В архитектуре использованы характерные для банковских зданий конца XIX — начала XX в. мотивы ренессанса и позднего классицизма, выражающие идею устойчивости, надёжности, монументальности.

В октябре этого же года по проекту городского архитектора Ф.Ф. Постникова началось строительство женской гимназии (ныне гимназия № 1 по ул. Уборевича), которое в январе 1909 г. было закончено. Средства на возведение этого здания были выделены компаньоном фирмы «Кунст и Альберс» А.В. Даттаном, который, предложив городской думе на постройку кредит в 200 тыс. руб., стал её почётным попечителем. Для отделки здания через торговый дом «Кунст и Альберс» из Гамбурга были привезены специальные отделочные материалы: облицовочный кирпич, майоликовая плитка.

В 1908 г. городская дума присвоила гимназии имя цесаревича Алексея. Её воспитанницы, в отличие от воспитанниц первой гимназии Министерства народного образования, носивших коричневую форму, имели зелёную. По цвету формы гимназии называли «коричневой» и «зелёной».

В 1909—1911 гг. по проекту архитектора И.А. Заборовского строилось здание для Морского штаба Сибирской флотилии (Светланская, 47). Как и многие казённые постройки того времени, оно имело художественно-композиционное решение классического характера. Уже в годы советской власти (в 1945 г.) зданию надстроили два этажа и перестроили по проекту архитектора А.И. Порецкого.

В апреле 1911 г. на пересечении улиц Петра Великого и Нагорной началось строительство здания для коммерческого училища, существующего с 1908 г. Архитектор С.А. Венсан стал победителем конкурса на лучший проект, деньги на строительство собрали коммерсанты Владивостока. Владельцы заводов, фабрик, магазинов, ресторанов и управляющие порта и железной дороги дружно откликнулись на призыв внести деньги и общими усилиями построить для коммерческого училища специальное здание.

Строительство шло быстро, внутренняя кладка производилась из местного кирпича, а облицовка — из привозного глазурованного кирпича светло-жёлтого цвета. 1 октября 1913 г. состоялось торжественное открытие и освещение нового четырёхэтажного здания, построенного в стиле модерн. По своему внешнему виду и внутреннему комфорту оно могло делать честь любому городу. В нём были местный водопровод из артезианской скважины, канализация с биологической очисткой сточных вод, телефон. Светлые классы, химические и физические кабинеты, в оснащении которых участвовала фирма «Чурин и К°», гимнастический зал и зал для собраний, столовая и раздевалка — всё это предназначалось для учащихся училища. В программу обучения кроме общеобразовательных предметов входили коммерческая арифметика, бухгалтерское дело, товароведение с технологией, два обязательных иностранных языка²⁹.

В 1916 г. состоялся первый выпуск училища — 11 человек. С 1917 г. им предоставлялось право поступления в университеты наравне с окончившими гимназию, но при условии сдачи экзамена по латинскому языку.

В 1909 г. по проекту архитектора Де Плансона под руководством инженера Блиера начались работы по перестройке здания железнодорожного вокзала, построенного в 1894 г. Его торжественное открытие состоялось 5 (18) февраля 1912 г. В новом здании разместились залы для пассажиров 1, 2 и 3 классов, телеграф, багажное отделение. Уже в годы советской власти (в 1936 г.) художник Г.А. Григорович расписал интерьеры вокзала.

Одновременно с реконструкцией здания железнодорожного вокзала в 1907—1909 гг. были проведены работы по перестройке железнодорожного полотна между станциями Владивосток и Первая Речка, которая к этому времени из маленького пристанционного посёлка превратилась в густонаселённый район. На участке от вокзала до улицы Корейской прорыли углубление и опустили в него железную дорогу. Образовавшиеся проёмы на улицах Светланской, Пекинской, Алеутской, Семёновской перекрыли железобетонными виадукками. Это облегчило движение и по железной дороге, и по центральной улице города. Найденное в то время инженерное решение оказалось удачным, виадукки служат Владивостоку и по сей день.

С 1909 г., когда окончательно было ликвидировано положение порто-франко, в городе и его окрестностях открываются промышленные и фабрично-заводские предприятия: кирпичные, лесопильные, пивоваренные, свечные, мыловаренные, консервные, мукомольные. В 1910 г. во Владивостоке насчитывалось 97 промышленных предприятий (в т.ч. мелкие мастерские), около 3 тыс. магазинов и лавок. Большинство из них принадлежало иностранцам. К этому времени завершились благоустроительные работы — на большинстве улиц, даже на окраинах сделали деревянные тротуары, под которыми проходили сточные канавы, выложенные камнем, шоссированы улицы Светланская, Алеутская и Пекинская. На всех остальных, включая Китайскую, было грунтовое покрытие.

В 1912 г. началось строительство здания для музыкального театра (Светланская, 50). Оно было закончено в 1915 г., в нем открылся театр «Художественный» с залом на 600 мест.

Помимо редких театральных представлений (своего театра с постоянной труппой в городе не было) свой досуг горожане могли скрасить посещением городского парка и садов. На полуострове Голдобин (Чуркин) имелся парк «Сад Италии» — излюбленное место увеселений состоятельной владивостокской публики. Владельцем парка был грек Агрести. В парке были ресторан, бильярд, кегельбан, тир для стрельбы. Для детей — аттракционы, качели, гигантские шаги, горки для катания.

По воскресеньям и праздникам играла музыка. Вход во время гуляний с пяти вечера был платный — 25 коп.* На Голдобин переправлялись через Золотой Рог на «шампуньках» — плоскодонных деревянных лодках. Каждая такая лодка одновременно могла перевозить до 10 пассажиров, которые рассаживались на бортовых скамейках. Передвигалась «шампунька» с помощью одного кормового весла³⁰. Имелся также Адмиральский сад, позади адмиральского дома. Вход был только для членов и гостей Военного и Морского собраний. Летом по четвергам и воскресеньям там играл оркестр. На ул. Светланской близ базара (на месте нынешней центральной площади) имелся городской сад. Открыт был летом, вход бесплатный. По воскресеньям в городском саду в послеобеденное время играл военный оркестр. Китайцев, корейцев, нижних чинов и лиц очень бедно и грязно одетых в сад не пускали.

В октябре 1913 г. Владивосток посетил норвежский путешественник Фритьоф Нансен. Ему тогда было 52 года. Из Норвегии северным морским путём на пароходе «Коррект» он добрался до устья Енисея, а оттуда по железной дороге до Владивостока. Вот записи его впечатлений: «Суббота 4 октября. Ранним утром мы отправились осматривать город. Глава крупной лесоторговой фирмы господин Скидальский чрезвычайно любезно прислал нам для езды по городу своих чудесных лошадей и коляску. Видели мы, между прочим, китайские базары, где городские хозяйки запасаются зеленью и овощами. Всё огородничество здесь в руках китайцев, несмотря на гонение, воздвигнутое на них губернатором. Вообще, они очень трудолюбивые и способные земледельцы и ремесленники. Видели мы также японские базары и сделали кое-какие покупки. Но ввозятся через русскую границу преимущественно дешёвые изделия и разная мелочь, т.к. на ценные товары уставлена слишком высокая пошлина... Уличная жизнь во Владивостоке пёстрая, так и кишит представителями разных восточных народов. Кроме китайцев и японцев бросаются в глаза ко-

* Парк дожил до 1960-х гг. и был снесен с началом активной застройки на Голдобине. Сохранилось лишь название остановки общественного транспорта «Детский парк».

рейцы в белых одеяниях. Часть их — русские подданные и живут в собственном квартале на западной стороне полуострова»³¹.

Начавшаяся 1 августа 1914 г. Первая мировая война заметно изменила жизнь Владивостока. В первые недели и месяцы в городе наблюдался взрыв патриотизма. Прошли манифестации и собрания под верноподданическими лозунгами с портретами Николая II. В церквях Владивостока отслужили молебны о даровании победы русскому оружию. В мужской гимназии и коммерческом училище ввели два урока в неделю военного дела. Началась мобилизация, появились добровольцы. От жителей города в пользу Красного Креста стали поступать пожертвования. Благотворительные общества и комитеты занялись сбором средств, организацией помощи раненым воинам и их семьям, отправкой вещей на фронт.

Чрезмерный патриотизм и неприязнь к немцам привели к тому, что в школах и училищах прекратилось изучение немецкого языка³². Антигерманскими настроениями попытались воспользоваться коммерсанты города. Стремясь вытеснить с рынка конкурентов, они попытались инициировать компанию по закрытию торгового дома «Кунст и Альберс», совладельцем которого был немец А.В. Даттан. Однако на заседании Владивостокской городской думы было принято решение о несвоевременном закрытии предприятия на том основании, что фирма является «полезным фактором, регулирующим цены на все предметы первой необходимости»³³.

В годы Первой мировой войны население Владивостока заметно увеличилось за счёт беженцев и военнопленных. Общежития, где размещали беженцев, содержались в антисанитарных условиях, они стали рассадником эпидемий. Поэтому городской управе и городскому голове И.А. Ющенкову приходилось решать эту проблему. Для помощи беженцам Владивостокская городская дума в 1914 г. ассигновала 10 тыс. руб.³⁴ В 1914 г. и 1915 г. городская дума тратила на медицинские и санитарные нужды беженцев до 20% городского бюджета. В 1916 г. в разгар эпидемии тифа Владивостокская дума внесла в смету кредит на приобретение современной пароформалиновой камеры для

обработки одежды больных. По просьбе думы Морское ведомство выделило во временное пользование фургон для перевозки больных. Медицинская помощь, оплата услуг медицинского персонала, приобретение лекарств осуществлялись за счёт городских средств. В целях профилактики тифа приобрели противопаразитные ладанки, их раздали всем желающим³⁵.

С началом Первой мировой войны, в связи с уходом русских рабочих на фронт, к работам различного характера стали широко привлекать рабочих-восточников. Многие подрядчики заключали договоры с китайцами. Подобная тенденция вызывало справедливые опасения о чрезмерном преобладании «жёлтого» труда во Владивостоке. 30 сентября 1915 г. на частном совещании заведующих рабочими бюро было принято постановление о противодействии «наплыва «жёлтых», предлагалось всеми мерами способствовать формированию постоянного контингента русских рабочих. С появлением в городе беженцев многие работы: планировка улиц, проведение сточных канав, заготовки камня и щебня и др. — стали осуществляться руками беженцев. Это позволило им получить средства к существованию, а городу в некоторой степени разрешить проблему рабочей силы³⁶. Таким образом, Владивостоку пришлось полностью взять на себя заботу об устройстве беженцев, и об их медицинском обеспечении.

С началом войны сократилась доходная часть городского бюджета. Из-за призыва в армию уменьшилось количество налогоплательщиков, что привело к сокращению городского бюджета на несколько десятков тысяч рублей. К тому же на пополняемости бюджета сказалось и введение «сухого закона».

16 августа 1914 г. вышел закон «О продлении воспрещения продажи спирта, вина, водочных изделий для местного потребления в Империи до окончания военных действий». 31 октября 1914 г. генерал-губернатор Приамурского края Н.Л. Гондатти опубликовал циркуляр о борьбе с пьянством. Было предложено «начальствующим лицам всех учебных заведений всемерно озаботиться разъяснением вреда, причиняемого людям спиртными напитками, внушением им самоохраны от этого страшного бича народного». Городская дума Владивостока запретила продажу

вина. Акцизное вино и спирт резко поднялись в цене, их продажа разрешалась только в ресторанах по специальным справкам, выдаваемым высшей администрацией. Реализации правительственного запрета на торговлю спиртными напитками в городе препятствовала торговля контрабандным китайским спиртом. В июне 1916 г. Н.Л. Гондатти запретил торговлю спиртным в районе КВЖД, но добиться исполнения этого постановления было сложно, т.к. в контрабанде были заинтересованы жители как полосы отчуждения, так и приграничных районов Приморья, получавшие на спирте значительные прибыли и поставлявшие его во Владивосток³⁷.

В связи с блокадой западных портов России заметно возросло значение Владивостокского порта, поскольку он оказался единственным крупным морским портом, через который беспрепятственно осуществлялась экономическая связь России с внешним миром. Перед Первой мировой войной Владивостокский порт входил в число пяти крупнейших морских портов России. В 1911—1914 гг. сюда прибывало в среднем за год более 600 судов, а общий грузооборот порта за 1907—1913 гг. вырос в 3,4 раза и достиг 1,47 млн. т³⁸. С началом войны поток грузов увеличился. Для того, чтобы справиться со столь значительным потоком, с 1915 г. в порту начались работы по его реконструкции и расширению, они продолжались до конца 1917 г. За это время построили 10 новых причалов. В том числе и на южном берегу Золотого Рога, куда вокруг бухты от станции Владивосток проложили железнодорожную ветку до мыса Чуркин. Для того чтобы порт работал круглогодично, во Владивосток пришли два новых мощных ледокола. За годы Первой мировой войны грузооборот Владивостокского порта увеличился с 1,3 млн. т в 1914 г. до 1,9 млн. т в 1915 г., достигнув в 1916 г. 2,6 млн. т³⁹.

В годы войны резко возросли нагрузки на железнодорожный транспорт. Через Владивосток по железной дороге в Европейскую Россию стали поступать военные и другие грузы, закупленные за границей. Уже через месяц после начала войны Уссурийская железная дорога (как и весь Транссиб) была объявлена на военном положении. За 1914—1916 гг. грузооборот

Уссурийской железной дороги вырос на 54%⁴⁰. Для того, чтобы увеличить пропускную способность железной дороги в долине Первой Речке в 1915—1916 гг. были построены мастерские по сборке поступавших из США паровозов и вагонов, где в основном работали мастера — латыши, эвакуированные из Риги. Сборка производилась круглосуточно. Однако, несмотря на принятые меры, железнодорожный транспорт не мог справиться с возросшим грузопотоком, и большое количество грузов скопилось во Владивостоке.

Война ухудшила социально-экономическое положение населения, особенно ощутимо это сказалось на положении трудящихся. Рабочий день в порту и на казённых предприятиях был увеличен до 12 часов, цены на товары возросли в 2—3 раза, к 1916 г. стала проявляться усталость от войны и как результат — рост недовольства и революционных настроений в обществе. В 1916 г. на ряде предприятий (в порту, на Дальзаводе) прошли забастовки.

В годы войны во Владивостоке обострилась проблема с пресной водой. Городские власти неоднократно ставили вопрос об улучшении водоснабжения. Проекты устройства водопровода из бассейна Первой Речки рассматривались в 1901—1902 гг., а в 1908—1910 гг. — из бассейна р. Седанки. Но эти проекты остались нереализованными. Раньше городских властей эту проблему начали решать разные ведомства. Уссурийская железная дорога для собственных нужд провела водопровод и стала получать воду из водосборных колодцев, расположенных в долинах Первой и Второй Речки. Благодаря чему с 1903 г. паровозы стали заправляться водой в городе. Впоследствии от этого водопровода были сделаны водоотводы для снабжения водой порта, городской больницы и других городских учреждений. Морское ведомство устроило три пруда — накопителя в долине речки Буяковки и водопровод для минно-торпедного батальона, госпиталя, флотского экипажа, военного порта. Мощность ведомственных водопроводов была невелика, полностью удовлетворить потребности города они не могли. С началом Первой мировой войны железная дорога и порт стали работать в интен-

сивном режиме, и на нужды города особенно в зимнее время воды не хватало. Положение было столь напряжённым, что суда, шедшие во Владивосток из Японии, привозили пресную воду в балластных цистернах как товар и здесь её продавали⁴¹.

Для решения проблемы городские власти создали особый Комитет по исследованию водоносности города и его окрестностей, в 1915—1917 гг. были обследованы бассейны Первой и Второй Речки и некоторых других мест на городской территории. Однако из-за финансовых затруднений проект был реализован лишь частично. Управление Владивостокского порта в 1916 г. приступило к строительству водосборного бассейна в долине речки Улисс. Работы по устройству Улиссского бассейна из-за событий революции и гражданской войны затянулись и воду из нового источника стали получать лишь в 1920 г.

Несмотря на все тяготы военного времени, городские власти решали традиционные вопросы жизни города. В 1916 г. во Владивостоке начала работать новая городская библиотека с бесплатным читальным залом, на содержание которой в смету внесли 18 тыс. руб. В том же году под председательством городского главы И.А. Ющенко состоялось первое заседание комиссии по утверждению в городе высшего технического учебного заведения (технологического института)⁴².

Владивостокская городская дума на заседании 27 сентября 1916 г. постановила провести перепись населения Владивостока и его окрестностей, включая дачные районы Седанки и Океанской. Переписи подлежало только гражданское население. Военные части и отдельные воинские команды, стоящие в городе, переписью не регистрировались. По её результатам всё гражданское население Владивостока составило 97 509 чел. — 67 189 мужчин и 30 320 женщин. Лиц европейского происхождения было 50 474 чел. — 24 300 мужчин и 26 174 женщин. Среди иностранцев преобладали китайцы — 39 187 чел. (38 192 мужчин, 995 женщин). Корейцев и японцев было соответственно 4180 и 3668⁴³. Жители города, ожидая скорейшего окончания войны, не знали, что впереди их ждут более серьёзные испытания, которые растянутся на несколько лет.



Улица Китайская. Начало XX в.



Панорама Владивостока. Начало XX в.



Привокзальная площадь. Начало XX в.

- ¹ Цит. по: Хисамутдинов А.А. Владивостокъ. Этюды к истории старого города. Владивосток, 1992. С. 262.
- ² Архитектура Восточной Сибири и Дальнего Востока. Русские города на Дальнем Востоке. Вып. 1. Хабаровск, 2002. С. 150.
- ³ Аникеев В.В., Обертас В.А. Генеральные планы Владивостока. История, проблемы, решения. Владивосток, 2007. С. 15.
- ⁴ Тамура Айка. Деятельность японцев во Владивостоке: последняя треть XIX в. — 20-е годы XX в. (по данным японских материалов) // Известия Восточного института Дальневосточного государственного университета. 2005. № 9. С. 131.
- ⁵ Фудзимото Вакио. Непосредственный опыт понимания России и СССР в Японии // Дальний Восток России и Япония. Владивосток, 2004. С. 14.
- ⁶ РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 78. Л. 82—83; Васкевич П. Очерк быта японцев в Приамурском крае // Известия Восточного института. Вып. 1. Владивосток, 1906. С. 3—4.
- ⁷ Зайцев Д.М. Японская диаспора во Владивостоке и русско-японская война 1904—1905 гг. Владивосток, 2006. С. 7.
- ⁸ Там же. С. 8.
- ⁹ Позняк Т.З. Социокультурная и экономическая адаптация японцев на российском Дальнем Востоке (вторая половина XIX — начало XX в.) // Векторы культуры Тихоокеанской России: история и современность. Владивосток, 2006. С. 32.
- ¹⁰ Граве В.В. Китайцы, корейцы и японцы в Приамурье // Труды Амурской экспедиции. Вып. 11. СПб., 1912. С. 204.
- ¹¹ Зайцев Д.М. Японская диаспора во Владивостоке и русско-японская война. С. 8.
- ¹² Васкевич П. Очерк быта японцев в Приамурском крае // Известия Восточного института. Вып. 1. Владивосток, 1906. С. 3—4.
- ¹³ Цит. по: Зайцев Д.М. Японская диаспора во Владивостоке и русско-японская война. С. 20.
- ¹⁴ Там же. С. 23.
- ¹⁵ Тамура Айка. Деятельность японцев во Владивостоке: последняя треть XIX в. — 20-е годы XX в. (по данным японских материалов). С. 131.
- ¹⁶ Агапов В.Л. Операции Владивостокского отряда крейсеров в русско-японскую войну 1904—1905 гг. // Известия Восточного института Дальневосточного государственного университета. 2004. № 8. С. 20.
- ¹⁷ Там же. С. 26.
- ¹⁸ Там же. С. 31.
- ¹⁹ Там же.
- ²⁰ Вишневский В.М. Владивосток в период русско-японской войны (1904—1905 гг.) // Материалы по истории Владивостока. Книга первая 1860—1917. Владивосток, 1960. С. 88—89.

- ²¹ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 718. Л. 45.
- ²² Владивосток. Сборник исторических документов (1860—1907 гг.). Владивосток, 1960. С. 78.
- ²³ Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX — начале XX в. Владивосток, 2000. С. 181.
- ²⁴ Бессмертный Е.Д. Годы жизни. Владивосток, 1963. С. 12.
- ²⁵ Позняк Т.З. Жилищные и бытовые условия в Дальневосточных городах (вторая половина XIX — начало XX в.) // Россия и АТР. 2008. № 1. С. 29.
- ²⁶ Элеонора Лорд Прей. Письма из Владивостока (1894—1930). Владивосток, 2008. С. 61.
- ²⁷ Цит. по: Хисамутдинов А.А. Владивостокъ. Этюды к истории старого города. С. 225.
- ²⁸ Город нашеньский. Владивосток, 1970. С. 111.
- ²⁹ Берёзкина Н.И. Из истории Владивостокского коммерческого училища 1908—1922 гг. // Записки Общества изучения Амурского края. Т. 32. Владивосток, 1998. С. 66.
- ³⁰ Бессмертный Е.Д. Годы жизни. Владивосток, 1963. С. 13.
- ³¹ Арсеньев В.К. Китайцы в Уссурийском крае. Нансен Ф. В страну будущего. М., 2004. С. 299.
- ³² Бессмертный Е.Д. Годы жизни. С. 30.
- ³³ Позняк Т.З. Иностранные подданные в городах Дальнего Востока России (вторая половина XIX — начало XX в.) Владивосток, 2004. С. 182.
- ³⁴ Скрабневская Е.С. Дальневосточные города в годы Первой мировой войны // Записки Гродековского музея. Вып. 13. Хабаровск, 2006. С. 144.
- ³⁵ Скрабневская Е.С. Дальневосточные города в годы Первой мировой войны. С. 147.
- ³⁶ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 912. Л. 268—270. Ф. 704. Оп. 5. Д. 263. Л. 68.
- ³⁷ Дубинина Н.И. Приамурский генерал-губернатор Н.Л. Гондатти. Хабаровск, 1997. С. 115. Иконникова Т.Я. Дальневосточный тыл России в годы первой мировой войны. Хабаровск, 1999. С. 55—56.
- ³⁸ Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX — начале XX в. С. 32.
- ³⁹ Там же.
- ⁴⁰ Там же. С. 37.
- ⁴¹ Владивостокский морской торговый порт. Описание порта, экономические обзоры и отчётные данные за 1923/24 год. Владивосток, 1925. С. 44.
- ⁴² Скрабневская Е.С. Дальневосточные города в годы Первой мировой войны. С. 149.
- ⁴³ Перепись населения г. Владивостока 1916 г. Владивосток, 1917. С. 1.

ВЛАДИВОСТОК В ГОДЫ РЕВОЛЮЦИИ И ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

О революционных событиях, происходивших в Петрограде в конце февраля 1917 г., жители Владивостока долгое время ничего не знали. На информацию, поступающую по телеграфу из столицы по распоряжению генерал-губернатора, была наложена цензура. И только когда 2 марта образовалось Временное правительство и от него стали поступать официальные распоряжения, 3 марта был снят запрет на информацию о событиях в Петрограде. После чего известие о революции стало достоянием гласности.

В тот же день состоялось экстренное собрание городской думы, на котором депутаты решили создать комитет общественной безопасности (КОБ). В его состав были избраны 10 депутатов думы, представители торгово-промышленных объединений, биржевого комитета, от штаба войск гарнизона. В течение нескольких дней Владивостокский КОБ вырос до 200 человек. Возглавил его городской голова И.А. Ющенков, генерал в отставке¹.

Владивостокская «верхушка», стремясь заверить новую власть в своей лояльности, поспешила направить в столицу серию телеграмм. Центральному военно-промышленному комитету в Петроград отправили следующую телеграмму: «Давно жданный момент государственного переворота встречен здесь восторженно, с верой в народную силу, способность нового правительства вывести страну на светлый путь. В городе спокойно. Военная и гражданская власть идут навстречу новому правительству. Военными властями сделано заявление, что никаких

препятствий гражданскому населению по приобщению к новому строю чиниться не будет и, лишь на случай погромов и других эксцессов, будет осуществлена вооружённой силой охрана всего населения и его имущества»². 4 марта направила Временному правительству приветственную телеграмму и городская дума Владивостока. Ещё одну в столицу на имя председателя Государственной думы отправил командующий Сибирской военной флотилией вице-адмирал Шульц, где сообщалось: «Присоединение флота и порта к новому строю прошло без всяких инцидентов»³.

4 марта местные газеты «Далёкая окраина», «Дальний Восток» и другие опубликовали сообщения, полученные из столицы за последние дни и часы. Таким образом, о революции узнали практически все жители Владивостока. На ул. Светланской у памятника Г.И. Невельскому состоялся общегородской митинг. На нем помимо телеграмм, полученных из Петрограда, было зачитано обращение Временного правительства к гражданам России.

На следующий день 5 марта в городской управе прошло собрание городского комитета общественной безопасности, в него помимо представителей от «имущих классов» были избраны пять человек от только что созданного Совета рабочих и военных депутатов.

Городские власти старались не будоражить жителей и призывали их сохранять спокойствие. 5 марта газета «Далёкая окраина» в редакционной статье писала: «Нужно всем соблюдать величайшее спокойствие и прежде всего соблюдать законы существующие и повиноваться власти. Борьба с властью сейчас просто смешна, ибо дело и без нас сделано. Смена части местного начальства, если она нужна будет произведена по приказу действительно нового правительства, а не митинговыми выступлениями. Над русской землёй всходит наконец солнце, открываются безмерные перспективы и возможности. Не омрачим же этого светлого дня какими-либо необдуманными выступлениями, действиями которыми могут вызвать беспорядок и только содействовать пользе врагов отечества».

Город спокойно принял известие о смене власти. Старая администрация оставалась на своих постах, продолжали исполнять служебные обязанности полиция, жандармы, работали предприятия, порт, магазины. Сочувствия свергнутой монархии никто открыто не выразил. В городе не состоялось ни одной акции в защиту свергнутого царя. Политически активная часть населения стремилась выразить поддержку Временному правительству, в его адрес отправлялись приветственные телеграммы, делались добровольные пожертвования. Так, служащие торгового Дома «Кунст и Альберс» отправили в Петроград следующую телеграмму: «Приветствуем избранников народа, отважно выступивших на борьбу за свободу. Служащие торгового Дома воодушевлённые призывом исполнительного комитета Государственной Думы, просят принять на нужды переживаемого Родиной момента собранные ими между собой 6664 рубля»⁴.

Постепенно в политической жизни города сложилась ситуация, характерная для всей России и получившая название «двоевластие», что можно определить как своеобразную форму социального компромисса между имущими классами и трудовым народом.

27 марта состав Владивостокского КОБа изменился. По предложению Совета рабочих и военных депутатов старый комитет был распущен и избран новый, куда вошли 10 членов городской думы, 25 чел. от Совета рабочих и военных депутатов, 25 чел. от общественных организаций. 28 марта новый состав КОБа под председательством адвоката М.Н. Вознесенского приступил к исполнению обязанностей по управлению городом. Однако и Совет имел большой авторитет. Он занимался не только политическими проблемами, но и вмешивался в хозяйственную жизнь. При нём были созданы комиссии — по охране грузов в порту, помощи амнистированным, редакционная и др.⁵

Смена власти в столице и связанные с ней политические процессы не сказались на работе предприятий города. Владивостокский торговый порт продолжал напряжённо работать. Обслуживающий его Добровольный флот насчитывал 43 парохо-

да. В 1917 г. порт посетили 611 судов заграничного плавания, из них 224 российских, 47 английских, 326 японских, 14 прочих⁶.

Особое значение имели продолжающиеся поставки из США и Японии грузов военного назначения. Их едва успевали выгружать и складировать. Из-за неудовлетворительной пропускной способности железной дороги в порту скопилось около 50 млн. пудов военного имущества. По воспоминаниям очевидцев того времени порт и ближайшие улицы были буквально завалены грузами. «Кругом навалено столько груза, что я недоумеваю, как можно во всём этом что-либо найти. Грузы навалены на всём пути от Адмиральской пристани до Светланской, а конец Суйфунской забит так, что не осталось места даже для того, чтобы проехать телеге»⁷.

В мае — июне 1917 г. через Владивосток стали возвращаться на родину политические эмигранты, которые ранее из-за преследований царских властей скрывались за границей. Часть из них остались в городе и активно включились в политическую жизнь. Среди них был А.Я. Нейбут, член социал-демократической партии с 1905 г. 19 мая на общегородском собрании социал-демократов его избрали председателем Владивостокского комитета РСДРП.

Революция побуждала народные массы проявлять свою общественно-политическую активность. Во Владивостоке это проявилось в создании профсоюзов. Во всех трудовых коллективах, в учреждениях и конторах создавались профсоюзные группы, организации, фабрично-заводские комитеты и т.п. К концу апреля действовало более 30 профсоюзных организаций. Наиболее крупные из них — союзы рабочих и служащих Владивостокского механического и судоремонтного заводов и других предприятий военного порта (до 5 тыс. чел.), Владивостокских временных вагоноборочных мастерских (6 тыс. чел.), грузчиков и чернорабочих Владивостокского торгового порта (около 5 тыс. чел.), строителей порта (4 тыс. чел.)⁸.

Профсоюзы начали борьбу за повышение заработной платы, за установление 8-часового рабочего дня. Активно действовал профсоюз грузчиков и чернорабочих Владивостокского торгового порта, в котором было сильное влияние большевиков⁹.

Профсоюзная организация моряков Добровольного флота добилась того, что администрация флота не могла уволить рабочих и служащих без его согласия. Под руководством профсоюзов прошли успешные забастовки рабочих механических мастерских торгового дома «Кунст и Альберс», мастерских Пьянкова, мебельной фабрики Васильева, фанерного завода Скидельского — требования повышения зарплаты были удовлетворены.

Июльские события в Петрограде (разгон антивоенной и антиправительственной демонстрации силой оружия 4 июля, гонения на большевистскую партию) привели к ликвидации двоевластия. Временное правительство, стремясь закрепить свои позиции на местах, распорядилось повсеместно провести пере выборы органов местного самоуправления на основе всеобщего равного прямого и тайного голосования. По всей России, включая Дальний Восток, в июле — августе 1917 г. прошли пере выборы городских дум.

Выборы состоялись и во Владивостоке. В городскую думу избрали 101 гласного (депутата). Тогда наблюдался огромный общественный подъём. Временным правительством было введено всеобщее избирательное право, в голосовании могли принимать участие и женщины. 84 места во Владивостокской городской думе получили депутаты «социалистического блока», куда входили представители меньшевиков, эсеров и большевиков. Городским главой избрали меньшевика А.Ф. Агарева.

Летом 1917 г. у жителей Владивостока ещё была вера во Временное правительство, в его призывы «защиты отечества», в возможность решить все насущные проблемы с помощью Учредительного собрания. Но нарастание и углубление хозяйственного кризиса, естественная задержка реформ в условиях войны, ухудшение положения народных масс, «раскачивание» правительства со стороны экстремистов способствовали усилению политического кризиса.

Осенью 1917 г. по городу прокатилась серия забастовок. Первыми начали железнодорожники и коллектив вагоноборочных мастерских, которые поддержали всероссийскую забастовку, объявленную Викжелем в знак протеста на отказ Временного

правительства повысить зарплату железнодорожникам в связи с ростом цен. Затем забастовали грузчики, рабочие и служащие торгового порта, они требовали 50-процентного повышения зарплат в связи с ростом цен на продукты питания.

В обстановке социально-экономического кризиса возрастал авторитет большевиков, которые убеждали трудящихся, что Временное правительство не способно решить насущные проблемы страны и только переход власти к Советам может обеспечить их решение. К тому времени Владивостокский Совет стал играть большую роль в жизни города, а Владивосток оказался в авангарде политической борьбы за власть Советов на Дальнем Востоке. Владивостокский Совет с 29 августа фактически стал органом власти, подчинившим себе городское самоуправление, общественные организации и административные учреждения, взяв под свой контроль общественно-политическую и хозяйственную жизнь города. Произошло это после того, как председатель Временного правительства А.Ф. Керенский в борьбе с мятежом генерала Л. Корнилова был вынужден обратиться за помощью к Советам. По всем городам России, включая Дальний Восток, были разосланы телеграммы с призывом «Поддержите Временное правительство, поддержите Советы». Чем и воспользовался Владивостокский Совет. В городе был сформирован Объединённый исполнительный комитет (ОИК), в который вошли в полном составе члены исполкома Владивостокского Совета, представители городской думы и управы. Председателем ОИК был утверждён эсер С.Н. Михайлов, его заместителем — член РСДРП К.А. Суханов. В этот же день был опубликован его приказ № 1 о состоявшемся решении. «Являясь представителем центральной власти (т.е. Временного правительства. — *Авт.*), — говорилось в приказе, — исполнительный комитет требует от всех граждан и учреждений беспрекословного подчинения и исполнения его распоряжений»¹⁰.

ОИК активно взялся за осуществление функций власти. Наряду с мерами по обеспечению общественного порядка и спокойствия в городе был установлен постоянный контроль над работой милиции, образована комиссия над производством и т.п.

О событиях, произошедших в Петрограде 25—26 октября, жители города узнали не сразу. Информация об октябрьском вооружённом восстании и переходе власти к Советам долгое время не поступала во Владивосток. Единственное тогда средство экстренной информации — телеграф оказался парализованным. 25 октября (6 ноября) по указанию руководства Всероссийского почтово-телеграфного союза и по призыву чиновников Московского узла связи служащие почтово-телеграфного ведомства объявили забастовку. В течение почти десяти дней бойкотировалась передача телеграфных сообщений. В забастовке участвовали и служащие Приамурского почтово-телеграфного округа¹¹.

Несмотря на забастовку телеграфистов, отдельные отрывочные сведения всё же поступали во Владивосток. 3(16) ноября газета «Красное знамя» в передовой статье сообщала: «Революция победила! Победил доблестный петроградский пролетариат и гарнизон, победили все те, кто требовал разрыва сотрудничества с контрреволюционной буржуазией».

После того, как в столице власть перешла в руки Советов, 5(18) ноября 1917 г. был переизбран исполком Владивостокского Совета рабочих и солдатских депутатов, в который вошли 18 большевиков, 11 эсеров, 6 представителей воинских организаций и два беспартийных. Председателем исполкома стал большевик А.Я. Нейбут. Вскоре после его отъезда в Петроград для участия в работе III Всероссийского съезда Советов исполком Владивостокского Совета возглавил большевик К.А. Суханов.

Новый состав Совета принял резолюцию о полной поддержке советской власти и Совета Народных Комиссаров (СНК) во главе с В.И. Лениным. Партия большевиков пользовались поддержкой населения Владивостока, свидетельством чего являются итоги выборов во Всероссийское Учредительное собрание, состоявшихся 12(25) ноября 1917 г. Во Владивостоке за большевиков проголосовали 49% избирателей, принявших участие в голосовании¹². Это был один из самых высоких показателей в стране, демонстрирующих большевистскую поддержку. Через несколько дней — 29 ноября (12 декабря) Владивостокский Совет объявил, что в городе устанавливается Советская власть.

Под контроль Совета перешли госбанк, почта, телеграф. На предприятиях города вводился рабочий контроль и восьмичасовой рабочий день.

В городе началась «демократизация» и демобилизация старой армии, создание новых вооружённых сил — Красной гвардии. В конце ноября рабочий комитет торгового порта организовал отряд Красной гвардии из 300 рабочих и мастеровых, в январе военный порт — отряд из почти 2000 чел.¹³, были организованы отряды в трамвайном депо, Минном городке, на фанерном заводе и других предприятиях. Активную деятельность по организации подразделений Красной гвардии на предприятиях города проводил член исполкома Владивостокского Совета П.В. Уткин. В дальнейшем в январе 1918 г. вместо иррегулярных отрядов Красной гвардии началась организация Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

Функции охраны общественного порядка и борьбы с уголовной преступностью выполняла «народная милиция», которая формировалась городской думой. В апреле 1918 г. милиция была передана под контроль Совета рабочих и солдатских депутатов.

Противники советской власти до определённого момента не проявляли активности. Они понимали, что симпатии большинства простых людей на стороне большевиков и у них нет шансов в борьбе с новой властью. Но постепенно ситуация стала меняться.

С установлением Советской власти желаемого улучшения в социально-экономической сфере не произошло. Скорее наоборот, пошёл экономический спад. В конце 1917 — начале 1918 г. был введён рабочий контроль в торговом порту, фирме «Чурин и К°», на Уссурийской железной дороге. Однако уже в марте 1918 г. на согласительном совещании представителей исполкома Владивостокского Совета, земства и биржевого комитета было решено рабочий контроль на торговых предприятиях временно убрать. Поскольку, как писала газета «Дальневосточные известия» «много национализированных предприятий погибло, многие ещё чахнут» по вине тех рабочих, «которые использовали переданные им народные предприятия для своих

личных целей. Взвинчивая заработную плату, выматывая из кассы предприятия оставшиеся гроши и не повышая производительность труда, они довели живое дело до того, что оно превратилось в труп»¹⁴.

Экономические последствия введения рабочего «управления» не замедлили сказаться уже весной 1918 г. Типичной была обстановка для предприятий с рабочим управлением, сложившаяся в мастерских военного порта Владивостока, о чем писали «Дальневосточные известия»: «У нас настолько пала производительность труда, что пришлось ввести сдельные работы. Рабочие полагают, что раз завоёвана свобода, можно свободно расхаживать по заводу, ожидая полочки, и дисциплины, конечно, никакой не нужно. Для настроения рабочих характерны постоянные «летучие» митинги и праздные разговоры»¹⁵.

Одновременно с реформами в экономике большевики Владивостока проводили работу по претворению в жизнь декрета СНК «О печати». В период с февраля и до конца июня 1918 г. в городе были закрыты газеты «Дальний Восток», «Голос Родины», «Голос Приморья», «Приморская жизнь». Они возобновили свою деятельность в июле 1918 г., после падения Советской власти. Таким образом, был нарушен демократический принцип, что вызывало недовольство со стороны местной интеллигенции.

Ведущим средством массовой информации во Владивостоке стала большевистская газета «Красная знамя», которая издавалась с мая 1917 г. На её страницах публиковались материалы, отражающие одностороннюю точку зрения, угодную новой власти. Кроме печатного слова для усиления идейного влияния на массы большевиками широко использовались такие средства, как диспуты по актуальным политическим темам, лекции. Они проводились в Народном доме, театральном зале «Золотой Рог», народной библиотеке им. Н.В. Гоголя.

Ещё одним фактором, вселяющим надежду в сердца противников Советов, явилось присутствие во Владивостоке войск — бывших союзников России по Первой мировой войне. 30 декабря 1917 г. (12 января 1918 г. по новому стилю) в бухту Золотой Рог вошёл японский крейсер «Ивами», 1(14) января — английский

крейсер «Суффолк», 4(17) января — второй японский крейсер «Асахи», а вслед за ним — американский крейсер «Бруклин».

На официальный протест Владивостокского Совета «союзники» заявили, что крейсера прибыли «для поддержания порядка в городе и защиты своих подданных». Уже вскоре они стали вмешиваться в ход событий. В январе 1918 г. Владивостокский Совет утвердил состав совета рабочего контроля над производством и потреблением, т.е. попытался вмешаться в деятельность предпринимателей города. Это вызвало вполне законное недовольство местной буржуазии, начались забастовки и выступления против органов контроля. По предложению Председателя исполкома Владивостокского Совета К.А. Суханова были арестованы наиболее активные противники введения рабочего контроля. На следующий день торгово-промышленная буржуазия заявила протест, который был поддержан иностранными консулами, их ультиматум подкреплялся военными судами «союзников», находившимися в бухте Золотой Рог. Исполком Совета был вынужден отпустить арестованных из-под стражи¹⁶.

В апреле японцы ввели в город дополнительные воинские части. Поводом послужило нападение утром 4 апреля 1918 г. на Владивостокское отделение японской экспортно-импортной конторы «Исидо», во время которого были убиты владелец конторы и его служащий. 5 апреля, не дожидаясь результатов расследования, под предлогом «защиты японских подданных» во Владивостоке высадились японские войска (500 чел.). Вслед за ними прибыл и английский десант из 50 военнослужащих. Наличие во Владивостоке войск «союзников» явно симпатизирующих противникам Советской власти, послужило для них сигналом для открытого выступления против Советов. В мае 1918 г. отряд белогвардейцев под командованием И. Калмыкова, скрывавшийся до этого в Маньчжурии, пересёк границу и вторгся в Приморье в районе станции Гродеково. Так на Дальнем Востоке началась гражданская война.

К этому времени во Владивостоке помимо воинского контингента «союзников» находилось 14 тыс. пленных солдат чехословацкого корпуса, которых переправляли через Владивосток

и Сибирь домой в Европу. Противники Советской власти решили склонить их к борьбе с Советами. Среди чехословацких солдат был распространён ложный слух будто бы большевики хотят выдать их военно-полевому суду Германии и с этой целью задерживают отправку чехов из Владивостока. Многие из них поверили провокации и 29 июня 1918 г. выступили с оружием в руках против Советов. Они разгромили Владивостокский Совет, а членов его исполкома арестовали и заточили в тюрьму и концентрационный лагерь на Первой Речке. Спустя некоторое время (18 ноября 1918 г.) руководители Советов К. Суханов и Д. Мельников были убиты чехословацкими конвоирами якобы «при попытке к бегству».

После свержения Советской власти в городе была ликвидирована и советская система управления экономикой, органы рабочего контроля. Аресты советских активистов, изъятие у органов рабочего контроля денег, помещений, имущества и утрата права контролировать — всё это привело к тому, что 9 июля 1918 г. Совет рабочего контроля во Владивостоке объявил о прекращении своей работы.

Белогвардейцы не упразднили профсоюзы. Деятельность Центрального бюро профсоюзов Владивостока была разрешена только после переизбрания его секретариата и при «условии соблюдения указанным бюро программы чисто экономической». Лишив профсоюзы политической роли, которую особо подчёркивали большевики, белые власти не отрицали за ними право защищать экономические интересы рабочих и допускали даже забастовки.

Для формирования новых органов местного самоуправления 27—28 июля 1918 г. прошли выборы во Владивостокскую городскую думу. Большевики и левые эсеры получили 53 места из 101, 22 меньшевики, остальные места гласных достались правым эсерам, цензовикам, национальным группам. Это стало шоком для Временного правительства автономной Сибири (ВПАС) и правых социалистов. Выборы были объявлены недействительными и перенесены на несколько месяцев¹⁷. Они прошли 29 декабря 1918 г., хотя фактически оказались сорванными:

из 37 408 избирателей, внесённых в списки, на избирательные участки явились 4281. По результатам выборов победу одержал блок несоциалистических партий, возглавляемый кадетами. Из 101 места в думе они получили 55. Вторым стал блок демократических партий (правые эсеры, меньшевики, народные социалисты) — 31 место¹⁸.

После падения советской власти во Владивостоке ситуация на фронтах Гражданской войны стала складываться не в пользу красных. Осенью 1918 г. Дальний Восток и Сибирь оказались под властью белогвардейцев, а 18 ноября в Омске адмирал А.В. Колчак объявил себя «верховным правителем России». Он назначил верховным уполномоченным на Дальнем Востоке генерала Хорвата. Владивосток перешёл под власть колчаковского правительства. Но большевики не думали сдаваться. В середине августа 1918 г. состоялась нелегальная конференция РКП(б), представлявшая 200 членов партии. На ней избрали городской подпольный комитет во главе с А.А. Ворониным и рекомендовали коммунистам использовать все легальные и нелегальные методы борьбы с белогвардейской властью. Для лучшей конспирации и оперативности большевики были разбиты на «десятки» и «пятёрки», руководители которых осуществляли связь с городским комитетом партии. 22 декабря 1918 г. Владивостокский комитет РКП(б) провёл расширенное заседание партийного актива, на котором утвердили программу деятельности — перейти к активной борьбе против колчаковцев и интервентов, создать при комитете военный отдел, поддержать оружием, снаряжением и людьми начавшееся в Приморье партизанское движение.

Между тем обыватели далёкие от политики жили своей обычной жизнью. С установлением колчаковской власти социально-экономическая ситуация в городе не улучшилась. Беспорядочная эмиссия денежных знаков, практиковавшаяся колчаковским правительством, обострившаяся инфляция, рост цен, отказ населения принимать белогвардейские деньги — всё это привело к тому, что рубль окончательно потерял какую-либо ценность, а плата за товары и услуги принималась преимущественно в иностранной валюте. Внутренняя торговля всё больше

приобретала характер прямого товарообмена либо велась на доллары или иены. В них выражались цены на товары, делались сбережения; американские, японские и китайские деньги практически вытеснили рубль из сферы обращения, что открыло дорогу для исключительно выгодных торговых и финансовых операций иностранного капитала. В 1918—1919 гг., почувствовав благоприятную конъюнктуру, во Владивостоке открывают свои отделения французские, китайские, японские банки, а также английский Гонконг-Шанхайский банк, американский Национал-Сити банк, Канадский государственный банк, которые по сути являлись центрами по ограблению Сибири и Дальнего Востока. Они занимались валютными операциями, скупкой облигаций царских займов и других ценных бумаг, игрой на понижение курса рубля, оказанием помощи иностранным предпринимателям в приобретении за бесценок русских промышленных и торговых предприятий, концессий на разведку природных богатств и т.п.

Гражданская война привела к перемене привычного образа жизни миллионов людей, сорвала их с насиженных мест. Многие из российских граждан стремились вырваться из страны, охваченной смутой. Владивосток стал для них транзитным пунктом на пути в страны, где можно было переждать ужасы военного времени. Это привело к феноменальному росту населения города. В конце 1919 г. во Владивостоке насчитывалась 341 тыс. чел.¹⁹ Город буквально переполнен беженцами. Все строения заняты под жильё, квартиры уплотнились в несколько раз, людей размещали в дачных постройках в пригороде, железнодорожных вагонах.

Многократный рост населения имел не только отрицательные последствия в виде острого жилищного кризиса, роста стоимости товаров, продуктов и услуг, но отдельные положительные. Бурной и разнообразной стала культурно-развлекательная жизнь, чему способствовал большой приток во Владивосток представителей творческой интеллигенции, бежавшей из Москвы, Петрограда и других городов Советской России. Поэты, писатели, музыканты, актёры и художники — все активно включались

в местную культурную жизнь: создавали литературно-художественные альманахи, журналы, издавали сборники своих произведений, концертировали, образовывали различные творческие объединения, устраивали выставки живописи.

Большой популярностью у жителей и «гостей» Владивостока пользовались выступления симфонического оркестра Владивостокского отделения Российского музыкального общества (ВО РМО), коллектив которого вырос к концу 1918 г. до 65 чел. и полностью состоял из профессиональных музыкантов. Возглавлял его ученик Н.А. Римского-Корсакова М.М. Фивейский. По отзывам современников, он был «тонким художником по оперным спектаклям». Концертная программа, которую дал его оркестр 7 октября 1918 г. в Пушкинском театре, вызвала восторженные отклики и зрителей, и критики²⁰.

Значительное место в культурной жизни Владивостока этого периода занимали выступления прибывшего в город в сентябре 1917 г. иркутского военно-симфонического оркестра под управлением Я. Гершковича (более 50 музыкантов), чешского симфонического, укомплектованного музыкантами из военнопленных, следующих транзитом через Владивосток к себе на родину, и американского духового оркестра из состава корпуса интервентов. Если Иркутский оркестр знакомил слушателей с отечественной музыкальной классикой, то чешский — с произведениями западноевропейской культуры, а американский — с произведениями европейских и американских композиторов²¹.

По воспоминаниям американки Элеоноры Прей чешские музыканты произвели настоящий фурор в городе. «Это роскошь, о которой Владивосток не имеет права даже мечтать, ибо многие исполнители — из оперных театров Вены, Будапешта и Праги. В оркестре более 80 музыкантов, а руководит ими композитор Р. Карел. Я никогда не слышала такой чудесной музыки — и никогда не мечтала услышать»²².

Военная обстановка, нервное напряжение, в котором находилось население Владивостока, большое количество в городе военнослужащих — всё это понуждало людей жить «одним днём», не строить серьёзных планов на будущее и искать утешение

в искусстве лёгкого жанра. Во Владивостоке открывается множество учреждений развлекательного характера, такие как театры-кабаре, которые создавались благодаря частной инициативе. В 1918—1921 гг. во Владивостоке действовало более десяти театральных площадок. К существовавшим ранее «Аквариум» и «Би-ба-бо» добавились «Золотой Рог» и «Версаль», театр-ресторан загородного сада «Тихий уголок» и кабачок «Таверна». Наибольшей популярностью пользовался театр «Золотой Рог», дававший спектакли на протяжении всего театрального сезона. Другие театры работали не регулярно, наибольшее количество постановок приходилось на летнее время и на новогодние праздники. Как правило, театры-кабаре располагались в ресторанах, на выделенных специально для них небольших сценах. Здесь ставились для развлечения публики небольшие, яркие, эмоциональные миниатюры, сольные номера певцов и музыкантов, сценки пародийного характера²³.

Несмотря на гражданскую войну, жители города не забывали и о традиционных летних развлечениях — отдыхе на море. Американка Элеонора Прей, жившая во Владивостоке в то время, в одном из писем (10.08.1922 г.) своим родственникам хвасталась: «Купание здесь, в городе, просто великолепно — я хожу каждое утро и провожу в воде около часа... и это мне очень нравится»²⁴.

Владивосток не долго прожил под властью колчаковского правительства. Осенью 1919 г. армия Колчака терпит серию поражений, 14 ноября 1919 г. пала «столица» Колчака — Омск, после чего начинается стремительное отступление его армии по Транссибу на восток.

Разгром Колчака в Сибири вызвал активизацию антиколчаковских сил в Приморье. В начале 1920 г. большевики решают ликвидировать режим колчаковского ставленника генерала Розанова. Для подготовки вооружённого восстания подпольная конференция большевиков Владивостока, проходившая в конце января 1920 г., избрала военно-революционный штаб из десяти человек под руководством С.И. Лазо. Этот штаб провёл большую работу по агитации воинских частей не поддерживать Розанова.

Лазо обратился к консулам всех держав, принимавших участие в интервенции, со специальным посланием, в котором предупредил, что власть Колчака в ближайшее время будет свергнута, и потребовал невмешательства в ход событий.

Восстание началось 31 января в 3 ч. ночи. Оно тщательно готовилось, поэтому прошло быстро и бескровно, к 12 ч. дня Владивосток был в руках восставших воинских частей и партизан. Генерал Розанов бежал из города на крейсере «Орёл» в ночь на 31 января. С ним многие морские офицеры с семьями, опасавшиеся расправ.

В результате антиколчаковского восстания власть в городе перешла в руки Временного правительства Приморской областной земской управы. В его состав вошли большевики, меньшевики, эсеры, народные социалисты, а с лета 1920 г. — и кадетские деятели. Такой альянс был обусловлен присутствием крупных сил интервентов в Приморье. Возглавил Временное правительство эсер А.С. Медведев. Земское правительство объявило о проведении политики «экономического демократизма», неприкосновенности частной собственности, свободе предпринимательства и торговли. Оно добилось освобождения политических заключённых, закрыло реакционные газеты, не препятствовало оформлению массовых организаций трудящихся. В целом это была умеренная либеральная программа²⁵.

Падение Колчака привело к тому, что командования воинских контингентов США, Франции и Великобритании объявили о выводе своих войск с территории российского Дальнего Востока, в т.ч. из Владивостока. Японское командование решило войска не убирать, несмотря на требования земского правительства Приморья, что в дальнейшем привело к новым военным конфликтам.

4 апреля 1920 г. в 22 ч. японские войска, находившиеся во Владивостоке, внезапно, без всякого повода и предупреждения, открыли артиллерийский и пулемётный огонь по важнейшим пунктам города. Их пехота занимала правительственные здания и воинские склады, разоружала отряды милиции, проводила аресты и расстрелы.

Военный совет Приморского правительства был растерян. От него и от командующего войсками поступали разноречивые директивы: то защищаться, то уходить, не оказывая сопротивления, сдавать оружие. Японский штаб ставил задачу прежде всего обезглавить революционные войска, поэтому особое внимание уделял изоляции и ликвидации комсостава. Так были арестованы, а затем убиты С.Г. Лазо, А.Н. Луцкий, В.М. Сибирцев и др.

Во Владивостоке японцы разгромили гарнизон, захватили суда Сибирской военной флотилии, обстреляли из орудия здание Приморского правительства — областной земской управы, вывезли наиболее важные архивные дела из его делопроизводства²⁶. Российские флаги в городе стали заменяться японскими.

В ходе боёв многие здания разрушили. В городе и его окрестностях японцы убили свыше 2 тыс. чел.²⁷ Предпринимая вооружённое выступление, они стремились разгромить боеспособные воинские части, ликвидировать Земскую управу, создать новое, более податливое правительство. Однако всех поставленных целей они не достигли.

Бесцеремонность и жестокость, с которой интервенты осуществили эти акции, восстановили против них большинство населения Владивостока. Решительный протест заявили Приморская земская управа, городская дума, профсоюз чиновников.

Японская затея с созданием нового правительства провалилась, никто из мало-мальски известных лиц не рискнул принять власть из рук оккупантов, которым пришлось обратиться к земской управе с предложением начать переговоры о восстановлении нарушенного порядка. 9 апреля японцы освободили все занятые ими учреждения и помещения правительства, сняли посты с улиц, возвратили милиции оружие. Приморская областная земская управа смогла продолжить свою работу.

К этому времени в Москве ЦК РКП(б) принял решение об образовании на Дальнем Востоке буферного государства — Дальневосточной Республики (ДВР). О создании ДВР было объявлено 6 апреля 1920 г. на Учредительном съезде трудящихся Прибайкалья, который проходил в Верхнеудинске (ныне Улан-Удэ). В «Декларации об образовании Дальневосточной Республи-

ки» говорилось, что дальневосточные области — Забайкальская, Амурская, Приморская, Сахалинская, Камчатская и Полоса отчуждения КВЖД — вследствие их экономического и географического положения, большого протяжения по пограничной линии и отдалённости от Центра Российской республики, объявляются независимой демократической Дальневосточной республикой. «На территории ДВР, — указывалось в Декларации, — устанавливается демократическая власть, олицетворяющая волю всего народа, выявленную через его избранных представителей, и гарантирующая всем классам общества демократические свободы, обеспечивающие мирное развитие общественных сил»²⁸.

Приморская земская управа поначалу отказалась признавать ДВР. В её состав Приморская область вошла только в декабре 1920 г., после того, как осенью завершилось объединение всех областей Дальнего Востока под властью ДВР.

Местная власть предпринимала меры различного характера по нормализации жизни в городе. Для того, что молодёжь могла получать образование, по решению Приморской областной земской управы 17 апреля 1920 г. открылся Государственный Дальневосточный университет (ГДУ). Во «Временном положении о ГДУ» говорилось следующее: «Государственный Дальневосточный университет учреждается в составе факультетов: восточного, историко-филологического, общественных наук (юридико-экономического). Для чего: а) Восточный институт преобразуется в восточный факультет Дальневосточного университета; б) существующие во Владивостоке частные факультеты: историко-филологический, юридический, а также экономический факультет частного Владивостокского политехнического института включаются в состав Дальневосточного государственного университета, причём юридический и экономический факультеты сливаются в один факультет общественных наук с соответствующими отделениями»²⁹.

Ректором ГДУ был утверждён Г.В. Подставин. Преподавательский состав насчитывал 19 профессоров, 25 доцентов и преподавателей. В университете к концу 1920 г. числился 1481 студент, из них на восточном факультете обучалось 541,

историко-филологическом — 406, на факультете общественных наук — 534. Однако студенческий контингент не был стабильным. Уже в 1921 г. в связи с мобилизацией молодёжи в белогвардейские войска из университета выбыло 958 студентов, тогда как приём составил лишь 353 чел. Всего на 1 января 1922 г. в университете обучалось 976 чел.³⁰

В начале 1921 г. во Владивостоке сложилась уникальная по своей сложности политическая ситуация. Официально здесь существовала власть ДВР. Однако в Приморье находились японские интервенты, которые по соглашению от 29 апреля 1920 г., формально занимали нейтралитет. Одновременно в городе скопилось несколько тысяч белогвардейцев, готовых сражаться с большевиками.

20 марта 1921 г. во Владивостоке прошёл съезд несоциалистических организаций Дальнего Востока, в работе которого участвовали представители 51 антибольшевистской группировки. Съезд фактически подготовил белогвардейский переворот, поддержанный японцами. Со складов оружия, оставленного чехами при эвакуации из Владивостокского порта, началось тайное вооружение белогвардейцев, которые 26 мая 1921 г. с помощью японских войск разоруживших и блокировавших силы Народной охраны, свергли областное управление ДВР. К власти пришло Временное Приамурское Правительство (ВПП), председателем которого стал С.Д. Меркулов.

Очередная смена власти во Владивостоке не привела к стабилизации, улучшению жизни горожан, и лишь на короткое время отсрочила крах белого движения в Приморье.

16 июня 1921 г. был учреждён главный исполнительно-распорядительный орган правительства — Совет управляющих ведомств (СУВ), который называли Кабинетом или Совмином. В его состав вошли бывшие царские и колчаковские чиновники. При формировании органов власти меркуловского правительства и правовой системы за основу принимался свод законов Российской империи и колчаковское законодательство. Особое внимание ВПП уделяло созданию судебно-репрессивного аппарата. В мае — июне 1921 г. вышла целая серия приказов и постановле-

ний о преследовании политических противников, запрещении митингов и собраний и т.д. За короткий срок закрылись все оппозиционные газеты и журналы.

В области трудового законодательства был сохранён 8-часовой рабочий день, разрешена деятельность профсоюзов, которые обязаны были регистрировать в судебных органах свои уставы и гарантировать лояльность новому правительству. В конце июня 1921 г. правительство установило минимум заработной платы, не облагавшийся подоходным налогом³¹.

Отметая обвинения в организации диктаторского режима, правительство Меркулова пошло на проведение выборов в Народное собрание Приморья (указ вышел 14 июня 1921 г.). Право голоса предоставили всем гражданам с 21 года, в том числе военным. От участия в выборах (по партийным спискам) были отстранены представители большевиков, левых эсеров, эсеров-максималистов и анархистов.

В выборах, которые состоялись в начале июля 1921 г., участвовало около 20% избирателей из зарегистрированных 150 тыс. Такой высокий абсентеизм был связан с отстранением левых партий, бойкотом профсоюзов, деятельностью партизан в сельской местности. Тем не менее, выборы были признаны состоявшимися, в Народное собрание Приморья избрано 87 депутатов³².

Главным источником дохода для меркуловского правительства стала распродажа грузов, скопившихся во Владивостокском порту со времён Первой мировой войны, имущества Уссурийской железной дороги, а также экспортные пошлины. К середине 1921 г. подъездные пути порта и Владивостокского железнодорожного узла были буквально забиты импортными товарами. Из-за кризиса на транспорте, гражданской войны, неразберихи и хаоса большая их часть так и осталась в порту. Для распродажи этих грузов ВПП создало специальную комиссию. Список товаров был самым разнообразным: от тракторов, автомобилей, станков и электромоторов до цветных металлов, мануфактуры³³. Меркуловские власти не прибегли к мерам жёсткого государственного контроля за чиновниками, выступавшими посредниками при заключении сделок о продаже. Многие контракты реализовались втайне, продажа зачастую

осуществлялась бесконтрольно — всё это вело к коррупции, расхищению товарных запасов и обогащению чиновников.

С помощью японцев правительство Меркулова начало возрождать армию, которая стала называться «белоповстанческой». При её комплектовании попытались отказаться от насильственной мобилизации, был объявлен добровольный набор. Однако население осталось равнодушным к белоповстанцам. Кроме небольшого количества казаков и интеллигенции, большого притока добровольцев белые не получили.

30 ноября 1921 г. «белоповстанческая» армия под командованием генерала В.М. Молчанова начала наступление и 22 декабря захватила Хабаровск. Но уже в феврале 1922 г. войска НРА ДВР пошли в контрнаступление, 14 февраля Хабаровск был освобождён от белоповстанцев.

Поражение армии Молчанова привело к смене власти в Приморье. 23 июля 1922 г. во Владивостоке открылся Земский собор, в работе которого приняли участие 207 чел. В его состав вошли духовные лица, генералы и офицеры армии и флота, высшие чиновники. Собор принял решение о восстановлении монархии сначала в Приморье, а затем и по всей России и 8 августа 1922 г. Правителем Приамурского Земского края избрал генерала М.К. Дитерихса, проживающего до этого в Харбине. В этот же день Временное Приамурское правительство официально сложило свои полномочия и передало их Дитерихсу. После его официального утверждения Правителем Приамурского Земского края началось формирование институтов власти промонархического режима. Восстанавливались все царские церемониальные традиции, герб и гимн. Дитерихс официально объявил об идейных основах своего правления («православие, самодержавие, народность»), Владивосток стал «IV Римом», а сам правитель назвал себя «князем Пожарским нового времени»³⁴.

Большое внимание монархисты уделяли внедрению своей идеологии в массовое сознание. Был издан специальный указ о религиозном воспитании в школе и об усилении монархической пропаганды. Для прессы вводилась строжайшая цензура. Были закрыты газеты «Дальний Восток» и «Восточный курь-

ер». Кадетский «Наш голос» стал издаваться подпольно. Белый террор за время правления Дитерихса достиг апогея. Обыски и погромы в рабочих районах города следовали один за другим. С каждым днём ухудшалась экономическая обстановка. Поступление налогов уменьшилось. Бюджет пополнялся путём распродажи имущества, которое не успело растащить правительство Меркулова.

Хронический кризис экономики тяжело отразился на положении основной массы населения. Так, учителя Владивостока в августе получили жалование за первую половину марта. Работники уголовного розыска просили выдать часть жалования мануфактурой, ибо износ одежды достиг последней степени³⁵. Но особенно тяжело было тем, кто не имел никакой работы, а также одиноким женщинам (вдовам) с детьми. Они в прямом смысле умирали с голоду. Несмотря на тяжёлое экономическое положение, генерал Дитерихс предпринял меры для создания боеспособной армии, так называемой «Земской Рати». Для пополнения армии и бюджета он прибег к принудительным мерам — Владивосток должен был предоставить для «Земской Рати» 4 тыс. чел. и внести в Чрезвычайный Фонд Правителя 1,5 млн. золотых рублей. В армию призывалось всё казачье население с 18-ти лет. В связи с провалом массовой мобилизации, власти стали оцеплять улицы и базары, выбирать мужчин от 16 до 50 лет и под конвоем уводить на комплектование частей³⁶.

Наступление, предпринятое «Земской ратью» в сентябре 1922 г., закончилось неудачей. НРА перешла в контрнаступление и 9 октября штурмом взяла Спасск. 19 октября части НРА подошли к ст. Океанской. В этот день Л.Д. Троцкий направил телеграмму РВС Сибири, Уборевичу и Чичерину, в которой говорилось: «Реввоенсовет республики приказывает немедленно передать распоряжение: 1. При занятии Владивостока туда должны быть введены крепкие, дисциплинированные части, дабы была обнаружена вся мощь и стойкость Красной армии. Отнюдь не должно быть допущено каких-либо бесчинств и грабежей. 2. Штабу Главкома НРА и всему комсоставу вести себя вполне корректно с японской властью, а также с военными представителями и других иностранных государств»³⁷.

Ещё до начала наступления НРА на Владивосток Приморский облнарревком принял меры по организации рабочих и моряков Владивостока на противодействие грабежу в городе во время эвакуации интервентов и белых, расправам над сторонниками советской власти. Было решено организовать вооружённые рабочие дружины (примерно 800 чел.) для охраны городской электростанции, телеграфа, телефонной станции и других жизненно важных для города объектов.

20 октября И.П. Уборевич направил японскому командованию, консулам США, Англии и Японии во Владивостоке письма-ноты с предложением принять меры к обеспечению безопасности во Владивостоке рабочих и политических заключённых и охране начавшегося в городе вывоза «русского достояния». Японское командование и иностранные консульства приглашались на переговоры. Японцы тянули с ответом, и тогда по призыву облнарревкома рабочие города начали всеобщую забастовку. 21 октября стачечный комитет обратился к жителям города с воззванием: «Трудящиеся Владивостока объявили всеобщую забастовку, требуя установления порядка путём ввода НРА в город. Граждане! Принимайте меры к спасению остатков государственного достояния. Где кто может — спасайте, ибо нам всем придётся впоследствии восстанавливать разрушенное...»³⁸.

20 октября началось массовое бегство из города гражданско-го населения и военных — всех, кто не хотел оказаться под властью Советов. Очевидцы тех дней так описывали эти события. «Телега за телегой ехали по Светланской, гружённые чемоданами, коробками и домашним скарбом, а на самом верху в каждой женщины и дети, иногда с домашней собачкой. Это было одно из самых печальных зрелищ, какие мне только приходилось видеть: все они бежали, спасая жизнь на суда, чтобы выбраться из страны, где они родились и которой многие из них уже никогда не увидят»³⁹.

Беженцы и остатки армии Дитерихса были эвакуированы из Владивостока на 30 судах Сибирской флотилии под руководством командующего флотилией адмирала Г.К. Старка. Частично для эвакуации были зафрахтованы несколько японских и американских судов. Флотилия Старка ушла в Шанхай, а затем

на Филиппины. Манила стала конечным пунктом полуторамесячного путешествия. Там был спущен Андреевский флаг, а суда проданы. Вырученные деньги поровну распределены между остатками белогвардейцев⁴⁰.

Осуществить организованную эвакуацию и избежать последних ненужных столкновений между противоборствующими сторонами удалось благодаря переговорам, прошедшим 23 октября на ст. Угольная, где состоялась встреча Уборевича с консулами США, Англии и Японии и делегацией НРА с представителями японского военного командования. В ходе переговоров достигли договорённости, что до ввода войск НРА во Владивосток сторонники ДВР и коммунисты не подвергнуться репрессиям. Власти ДВР в свою очередь гарантировали неприкосновенность иностранных подданных, после того, как НРА вступит в город. 24 октября на ст. Седанка состоялись ещё одни переговоры, где было достигнуто соглашение о порядке вступления войск НРА во Владивосток.

Днём 25 октября 1922 г. Народно-революционная армия вступила во Владивосток. Эта дата считается окончанием гражданской войны на Дальнем Востоке.

26 октября Уборевич телеграфировал в Москву: «Сообщаю о вступлении наших войск во Владивосток. На улицы для встречи наших войск вышло всё население. Во время движения наших войск было несмолкаемое «Ура!». Мы были засыпаны цветами, многие от радости плакали. Владивостокский богач стал гражданином великой революционной России, пламенно приветствовал рабоче-крестьянскую власть. Вообще картина была величественная и радостная. В городе полный порядок. Японцы сели на транспорт и ушли в море»⁴¹. Рядовые свидетели тех событий так описали день 26 октября 1922 г. «Смена правительства совершилась, и всё прошло спокойно. Красные промаршировали от Угольной, и переход был столь быстрым, что не возникло никакого замешательства, и мы снова дышим свободно... Все магазины снова открыты, огни горят, и всё идёт как обычно, за исключением телефонов — они ещё не работают»⁴². Пережив гражданскую войну, Владивосток позже других российских городов вступал в мирную жизнь теперь уже при новой — Советской власти.



Парад интервентов на ул. Светланской.
Владивосток. 1918 г.



Белогвардейцы на ул. Светланской. 1919 г.



Выгрузка французских танков во Владивостокском порту. 1919 г.



Войска Народно-революционной армии на Вокзальной площади Владивостока. 1922 г.

- ¹ История Дальнего Востока России. Кн. 1. Дальний Восток России в период революции 1917 года и гражданской войны. Владивосток, 2003. С. 90.
- ² Далёкая окраина. 1917. 4 марта.
- ³ Там же. 5 марта.
- ⁴ Дальний Восток. 1917. 8 марта.
- ⁵ История Дальнего Востока России. Указ. соч. С. 91.
- ⁶ Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860—1925 гг.). Владивосток, 1979. С. 155—156.
- ⁷ Элеонора Лорд Прей. Письма из Владивостока (1894—1930). Владивосток, 2008. С. 345.
- ⁸ Куцый Г.С. Борьба профсоюзов за установление власти Советов в Приморье (март—ноябрь 1917 г.). Владивосток, 1963. С. 13—19.
- ⁹ Владивостокский морской торговый порт, 100 лет. Владивосток, 1997. С. 46.
- ¹⁰ История Дальнего Востока России. Указ. соч. С. 130.
- ¹¹ Левицкий В.Л. Константин Суханов. Владивосток, 1972. С. 75—76.
- ¹² Шагин Э.М. Октябрьская революция в деревне восточных окраин России (1917—лето 1918). М., 1974. С. 192.
- ¹³ Куцый Г.С. Борьба профсоюзов за установление власти Советов в Приморье (март—ноябрь 1917 г.). С. 138.
- ¹⁴ Дальневосточные известия. 1918. 5 апреля.
- ¹⁵ Там же. 26 июня.
- ¹⁶ Город нашеньский. Владивосток, 1970. С. 139.
- ¹⁷ Бойко-Павлов Д.И., Сидорчук Е.П. Так было на Дальнем Востоке. М., 1964. С. 311—312.
- ¹⁸ РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 844. Л. 6—8, 38—40.
- ¹⁹ Кандыба В.И. История становления и развития художественной жизни Дальнего Востока (1858—1938 гг.). Владивосток, 1985. С. 84.
- ²⁰ Матвейчук В.П., Федотов В.А. Музыкальная культура Владивостока (1917—1941 гг.) // Культура Дальнего Востока XIX—XX вв.: Сб. науч. тр. Владивосток, 1992. С. 31.
- ²¹ Матвейчук В.П. Оркестровая музыка во Владивостоке в 1917—1922 гг. С. 152—153.
- ²² Элеонора Лорд Прей. Указ. соч. С. 367—368.
- ²³ Королёва В.А. Музыкальная культура юга Дальнего Востока России 1917—1929 гг. Очерки истории. Дис. канд. ист. наук. Владивосток, 1996. С. 237—242.
- ²⁴ Элеонора Лорд Прей. Указ. соч. С. 120—121.

- ²⁵ Ципкин Ю.Н. Антибольшевистские силы России в период гражданской войны (1917—1922 гг.). Хабаровск, 2006. С. 75.
- ²⁶ Дальневосточная республика. Становление. Борьба с интервенцией. Док. и материалы. Владивосток, 1993. Ч. 1. С. 93—99.
- ²⁷ Город нашенский. С. 141.
- ²⁸ История Дальнего Востока. Указ. соч. С. 375—376.
- ²⁹ Дальневосточный государственный университет. История и современность. Часть 1 (1899—1939 гг.). С. 52.
- ³⁰ Там же. С. 53.
- ³¹ Ципкин Ю.Н. Указ. соч. С. 84—85.
- ³² История Дальнего Востока. Указ. соч. С. 505.
- ³³ Ципкин Ю.Н. Указ. соч. С. 89.
- ³⁴ История Дальнего Востока. Указ. соч. С. 540—541.
- ³⁵ Там же. С. 543.
- ³⁶ Ципкин Ю.Н. Указ. соч. С. 102—103.
- ³⁷ История Дальнего Востока. Указ. соч. С. 587.
- ³⁸ Город нашенский. С. 148.
- ³⁹ Элеонора Лорд Прей. Указ. соч. С. 393.
- ⁴⁰ Обуховская О.А. Листвы лимонная метель. Записки клуба «Родовед». Владивосток, 2007. С. 68.
- ⁴¹ История Дальнего Востока. Указ. соч. С. 589.
- ⁴² Элеонора Лорд Прей. Указ. соч. С. 394.

ВЛАДИВОСТОК — СОВЕТСКИЙ ГОРОД

Осенью 1922 г., как только закончилась гражданская война, Дальневосточная республика (ДВР) вошла в состав Советской России. На территории бывшей ДВР была образована Дальневосточная область (ДВО), в неё вошла и Приморская губерния, центром которой был Владивосток.

Главная задача, которую предстояло решить губернским и городским властям, — устранение последствий гражданской войны. Необходимо было ликвидировать хозяйственную разруху, безработицу, детскую беспризорность и всё это в условиях новой экономической политики (НЭП), призванной способствовать подъёму народного хозяйства. Приходилось рассчитывать во многом на собственные силы, поскольку существенной финансовой, материально-технической помощи Центр в условиях послевоенной разрухи оказать не мог.

Одной из первоочередных задач явилось восстановление работы железнодорожного и морского транспорта, так как необходимо было наладить устойчивое сообщение с различными районами Дальнего Востока и с Советской Россией.

Хотя ещё не полностью закончились ремонтные работы на Уссурийской железной дороге (мост через Амур у Хабаровска был восстановлен только в марте 1925 г.), тем не менее, с января 1923 г. возобновилось движение курьерских поездов Владивосток — Чита. Экспрессу были предоставлены лучшие вагоны с электрическим освещением и вагоном-рестораном. Из Владивостока поезд отправлялся раз в неделю. Переправа у Хаба-

ровска зимой производилась по временному рельсовому пути, проложенному по льду Амура, в летнее время грузы переплавлялись на баржах, пассажиры — на катерах.

Восстановление железнодорожного сообщения с Читой по Уссурийской и Амурской железным дорогам было очень важно для жителей Владивостока, поскольку позволяло выезжать в РСФСР, минуя КВЖД, что освобождало пассажиров от необходимости запастись китайскими визами, пропусками, разрешениями и другими документами.

Больше значение для Владивостока — центра морских перевозок на Дальнем Востоке — имело скорейшее восстановление морского транспорта. В конце октября 1922 г. в порту находилось всего три судна из 20, которыми располагало Дальневосточное отделение Добровольного флота до начала гражданской войны¹. Лучшие пароходы были уведены за границу эмигрантским правлением Добровольного флота, находившемся в Париже, часть судов угнали бежавшие за границу белогвардейцы, несколько пароходов оставались в иностранных портах в качестве залога за различные долги. Перед Советским правительством стояла задача вернуть суда во Владивосток, тем самым восстановив нормальную работу порта.

Первым судном, вернувшимся из-за границы, был пароход «Кишинёв», он прибыл в родной порт 3 ноября 1922 г. 21 ноября того же года в бухту Золотой Рог пришёл «Томск» под командованием К.А. Дублицкого². К началу 1923 г. из зарубежных портов вернулись ещё несколько пароходов. После небольшого ремонта они приступили к работе. В летнюю навигацию 1923 г. Дальневосточное отделение Добровольного флота во Владивостоке имело в своём распоряжении 10 транспортных судов³. С 1 октября 1923 г. по 1 октября 1924 гг. они совершили 484 рейса. Движение осуществлялось вдоль Приморского побережья по Татарскому проливу до Николаевска и Сахалина, на Охотское побережье и Камчатку. Суда также посещали порты Японии и Китая. Всего за это время было перевезено 146 тыс. тонн грузов и 75,7 тыс. пассажиров⁴.

В 1923 г. шло интенсивное восстановление Владивостокского порта. К концу года отремонтировали 50% причалов,

восстановили 30% пакгаузов, были получены из-за границы и установлены ленточные транспортёры для погрузки сыпучих грузов, проведены другие работы⁵. Работа порта возобновилась, но произошло это прежде всего за счёт обслуживания иностранных судов, которые доставляли в порт грузы транзитного экспорта. В 1924/25 гг. финансовом году они составили 1,146 млн. тонн⁶. В 1926 г. грузооборот порта превзошёл уровень 1913 г. и составил около 2 млн. тонн, на 88,4% он состоял из экспорта, причём преобладали в нем маньчжурские грузы⁷.

В сложных условиях шло восстановление промышленности. В мае 1923 г. была проведена перепись городских промышленных предприятий Приморской губернии. Во Владивостоке их оказалось 774, свыше 700 из них в частном владении. Имеющиеся государственные предприятия находились в частичной консервации, влачили жалкое существование, не имея заказов, и рынков сбыта. Хозяйственная разруха сказалась на деятельности самого крупного промышленного предприятия города — Дальзавода. Он был разделён на две части: «действующую» и «законсервированную». Руководство предприятия было вынуждено сократить численность рабочих и служащих с 973 чел. (на 1 октября 1923 г.) до 205 чел. (на 1 января 1924 г.)⁸. Дальневосточное промышленное бюро приняло решение о переводе Дальзавода на хозяйственный расчёт. Это заставило завод не ограничиться судоремонтом, а распространить свою деятельность на другие сферы, включая изготовление сельскохозяйственного инвентаря.

Стабильно работающих государственных предприятий было немного. К ним относилась мельница, которая вырабатывала в месяц 150 тыс. пудов зерна и 1,2 тыс. пудов макарон. На предприятии было занято около 200 рабочих и служащих.

В Голубиной Пади в помещении бывшей консервной фабрики Залевского находился государственный завод «Океан», вырабатывающий спирт. В июне 1923 г. производство спирта составляло 225 вёдер в сутки, число рабочих — 92 чел.

В 1924 г. во Владивосток из Никольск-Уссурийска был переведён государственный мыловаренный завод. Он располагался на Первой Речке, где арендовал часть производственных помещений у трамвайного парка. Предприятие занималось произ-

водством хозяйственного и туалетного мыла, парфюмерией, на нём было занято чуть более 50 чел.

Для периода НЭПа была характерна экономическая нестабильность. Предприятия меняли хозяев, открывались и закрывались. Так, государственная табачная фабрика сначала являлась стабильно работающим предприятием, поставлявшим в торговую сеть Приморской губернии 50% всех табачных изделий. (В 1924 г. три частные табачные фабрики, не выдержав конкуренции, закрылись.) Подавляющую часть своей продукции — 75% фабрика реализовала через частную торговлю⁹. Но в дальнейшем из-за постоянных проблем с сырьём табачная фабрика была вынуждена закрыться.

В июле 1923 г. возобновила работу спичечная фабрика. Однако она была пущена без учёта потребностей рынка и наличия на нём большого количества дешёвых зарубежных спичек и спичек, поступающих с Вятского спичечного треста. Начав производство с выработки 1800 ящиков спичек в месяц, вскоре фабрика сократила выпуск продукции до 920 ящиков¹⁰, а в 1926 г. была закрыта по распоряжению Далькрайисполкома, так как с 1925 г. начала работать крупная государственная спичечная фабрика «Красный Восток» в Благовещенске¹¹.

В условиях НЭПа разрешалась деятельность небольших частных предприятий, выпускающих товары народного потребления. Таковых во Владивостоке имелось много. В годы гражданской войны местные коммерсанты не знали политики военного коммунизма, они избежали национализации, не прервали своих связей с рынком и потребителем. Поэтому с окончанием гражданской войны, те, кто не эмигрировал, продолжили свою коммерческую деятельность.

Производством колбасных изделий занимались несколько «фабрик», большинство из которых принадлежало китайцам и вызывало нарекания с точки зрения санитарного состояния и качества продукции. Как писала газета «Красное знамя», «часто вместо доброкачественного мяса в переработку пускался разный суррогат, вплоть до конины»¹².

Китайцам также принадлежали почти все швейно-портняжные мастерские, городские прачечные, и предприятия по

выделке кожи и изготовлению обуви, таковых во Владивостоке насчитывалось около 30. Среди немногих предприятий подобного профиля, принадлежавших русским, был кожевенный завод Черемисова, располагавшийся вблизи станции Вторая Речка.

Почти вся торговля в городе была в частных руках. По данным статистики за второе полугодие 1923 г. 67% торговых оборотов приходилось на частную торговлю, 30% — на государственную, 3% — на кооперативную¹³. Заметную роль в частной торговле играли китайские коммерсанты. Они снабжали население города продовольственными и промышленными товарами. Многие владивостокцы предпочитали приобретать товары в китайских лавках, т.к. ассортимент там был намного шире, чем у русских частников и в кооперативных торговых точках. К тому же китайские торговцы охотно давали товары в кредит¹⁴. Часть китайских товаров попадала во Владивосток контрабандным путём. Это освобождало их владельцев от уплаты таможенных пошлин и позволяло торговать по заниженным ценам, что привлекало покупателей и позволяли китайским коммерсантам занимать прочное место в городской торговле.

С августа 1923 г. во Владивостоке, как и по всему Дальнему Востоку, началось работа по стабилизации денежного обращения — из оборота изымалась иностранная валюта, прежде всего японские иены, и вводились советские банкноты, в том числе червонцы. В мае 1924 г. в денежное обращение была введена разменная серебряная монета советской чеканки, которая постепенно вытеснила царское серебро, служившее до этого разменной монетой. Осенью 1924 г. во Владивосток поступила ещё одна крупная партия новой советской монеты на общую сумму 350 тыс. руб.¹⁵, и с 1925 г. в обращении находились исключительно советские деньги.

Серьёзной проблемой в то время была безработица. Весной 1923 г. в городе насчитывалось 17,6 тыс. безработных, и хотя к 1925 г. их количество уменьшилось до 8,3 тыс.¹⁶, но проблема вплоть до 1927 г. оставалась одной из самых острых. Как правило, число безработных летом заметно сокращалось, поскольку к июлю (началу путины) появлялась потребность в сезонных рабочих, занятых в рыбном промысле.

Городским властям пришлось решать ещё одну задачу, которая являлась следствием закончившейся гражданской войны, — ликвидировать детскую беспризорность. Для трудового воспитания и обучения детей в ноябре 1923 г. открыли фабрично-заводскую школу, в марте 1924 г. — детский дом для дошкольников. Борьба с беспризорностью усилилась после создания во Владивостоке в конце 1924 г. отделения ДОДД (Всероссийского добровольного общества друзей детей). Общество оказывало помощь пионерскому движению, безработным подросткам в устройстве на работу, занималось укреплением сети детских учреждений, вплоть до конца 1920-х гг. ячейки ДОДД были созданы почти на всех предприятиях города. Члены общества собирали деньги по подписным листам, устраивали вечера, лотереи, воскресники, средства от которых также шли в пользу беспризорных детей.

В апреле 1926 г. во Владивостоке прошёл окружной съезд Добровольного общества друзей детей. На нём было принято решение усилить борьбу с беспризорностью (в 1926 г. в городе насчитывалось 4 тыс. беспризорников), а для этого открыть мастерские, где дети могли получить трудовое обучение. Портový Владивосток привлекал беспризорников со всей России. Их количество здесь время от времени возрастало. Чтобы спасти их от голода и холода, в 1927 г. была организована специальная столовая для беспризорников. При ней работали кружки самодеятельности и небольшая библиотека, тем самым ребятам исподволь внушали мысль о необходимости идти в детские дома.

В том же году совместно с комсомолом в городе было открыто 12 детских площадок с горячим питанием. На каждой кроме пионервожатых и воспитателей, были санитарные врачи. Сюда, в первую очередь, принимались беспризорные и безнадзорные дети городской бедноты. В последующие годы количество таких площадок увеличилось до 26. В 1929 г. ими было охвачено 1528 детей дошкольного возраста¹⁷. Тем не менее, несмотря на принятые меры в 1929 г. ликвидировать уличную беспризорность так и не удалось.

С 1923 г. во Владивостоке развернулась борьба с неграмотностью, открывались пункты по ликвидации безграмотности

(ликбезы). Весной 1923 г. в помещении Пушкинского театра начала работу показательная школа, в которой обучалось 23 чел., а к 1 мая в городе было 6 ликбезов и 2 школы¹⁸. В 1924 г. в городе действовало 23 русских ликбеза, 5 корейских и 1 китайский¹⁹. Работы у них было достаточно, в 1925 г. во Владивостоке насчитывалось 8 тыс. неграмотных. На борьбу с неграмотностью привлекались учителя, студенты Государственного Дальневосточного университета (ГДУ) и учащиеся старших классов. В 1929 г. в школах малограмотных и ликбезах обучалось 3800 чел., из них 2400 русских, 1000 китайцев и 400 корейцев²⁰. Работа по ликвидации неграмотности среди китайцев затруднялась нехваткой преподавателей, знающих китайский язык.

Процесс «советизации» Владивостока заключался не только в борьбе с неграмотностью, во внедрении советской валюты, но и в переименовании улиц. 23 апреля 1923 г. по постановлению Президиума Приморского губернского исполкома Алеутская стала ул. 25-го Октября, Фонтанную переименовали в Дзержинского, Петра Великого — в Первого Мая, Нагорную — в Суханова, Полтавскую — в Лазо, ул. Последнюю в Уткинскую, Невельскую — в Володарского, Успенскую — в Жертв революции, Ботаническую — в ул. Всеволода Сибирцева. В 1924 г., после смерти В.И. Ленина, ул. Светланская стала Ленинской.

Ещё одной составной частью «советизации» можно считать достаточно пристальное внимание к далёкому городу на окраине Советской России центральной власти, которая не забывала присылать сюда своих эмиссаров. 9 августа 1923 г. во Владивосток прибыл Председатель ВЦИК и ЦИК СССР М.И. Калинин. Ему устроили пышную встречу. Вот как об этом событии писала газета «Красное знамя». «Публика с раннего утра начала стекаться к вокзалу, чтобы успеть, а если будет возможность, то и услышать рабоче-крестьянского вождя. К 8 часам вся вокзальная площадь и все прилегающие улицы сплошь заняты народом. Улица 25-го Октября не в состоянии вместить всех желающих участвовать во встрече дорогого гостя, и поэтому отставшие колонны граждан располагаются на перекрёстке Светланской и ул. 25-го Октября. На перроне вокзала в ожидании тов. Калинина выстроен почётный караул с оркестром, и тут же члены

Губкома, Губисполкома, Губпрофсовета и представители военного командования»²¹. В ознаменование приезда М.И. Калинина одна из улиц города была названа его именем. Калинин находился в Приморье до 12 августа и посетил также Никольск-Уссурийский и Иман (Дальнереченск).

Нечто подобное повторялось неоднократно: 8 августа 1924 г., когда Владивосток встречал Главного инспектора РККА, члена Реввоенсовета и члена ВЦИК РСФСР С.С. Каменева; 23 февраля 1929 г. во время приезда легендарного героя гражданской войны С.М. Буденного.

27 января 1924 г. во Владивостоке, как и по всей стране, прошла траурная церемония прощания с В.И. Лениным. В этот день днём состоялась демонстрация, а в 22 часа местного времени, когда тело Ленина поместили в мавзолей, город огласился паровозными и паровозными гудками, звуками сирены, пушечными и оружейными залпами.

Так во Владивостоке складывалась советская традиция отмечать все важные общественно-политические события при участии большого количества народа, когда «для массовости» рабочие и служащие снимались с работы и демонстрировали всеобщую радость или горе.

Хотя восстановительный период ещё не закончился и в городе было много проблем, которые требовали скорейшего решения, владивостокцы нашли возможность оказать помощь японцам, пострадавшим от землетрясения. 1 сентября 1923 г. полностью оказался разрушенным город Йокогама и частично Токио. Погибло около 500 тыс. чел. Постановлением Приморского губернского исполкома во Владивостоке был образован «Комитет по оказанию помощи трудящимся Японии», который обратился к населению города и губернии с призывом принять активное участие в работе по оказанию помощи пострадавшим — деньгами, продуктами, медикаментами. 8 сентября 1923 г. из Владивостока вышел пароход «Ленин», который доставил в Японию 11 санитарных отрядов, куда вошли врачи, медицинские сёстры, санитары. Кроме этого были доставлены медикаменты, продовольствие и строительные материалы.

На тот момент Япония, как и подавляющее большинство стран мира, не признавала СССР в качестве нового государства, между нашими странами не было никаких контактов. Видимо поэтому японцы отказались принять помощь владивостокцев, но их искреннее желание помочь своим соседям не осталось не замеченным.

В январе 1925 г. СССР и Япония подписали соглашение о восстановлении дипломатических и торговых связей, что привело к нормализации отношений между двумя странами, и сказалось на жизни Владивостока. В городе вновь открылось японское консульство. К этому времени здесь работали китайское, чехословацкое и германское консульства.

22 августа 1925 г. во Владивосток вошёл японский крейсер «Иовате», находившийся в плавании «с учебными целями». В том же месяце город посетила японская торгово-промышленная делегация. С декабря 1925 г. начались регулярные рейсы пароходов в Китай (Владивосток — Шанхай, Владивосток — Кантон) и Корею. Так постепенно шёл процесс нормализации отношений с Японией.

1925 г. завершил послевоенный восстановительный период. НЭП выполнил свою главную задачу — послевоенная разруха была преодолена, и большевистская партия провозгласила новые цели. В декабре 1925 г. прошёл XIV съезд ВКП(б), на котором было объявлено, что в стране начинается индустриализация. Хотя НЭП ещё не закончился, страна вступает в новый этап своего развития. Перемены происходят и во Владивостоке.

На основании постановления ВЦИК РСФСР от 4 января 1926 г. Дальневосточная область была преобразована в Дальневосточный край (ДВК) с центром в Хабаровске. ДВК был поделён на 9 округов. Владивосток стал центром Владивостокского округа, который в свою очередь делился на 13 районов. Население округа составило 572 тыс. Во Владивостоке (данные 1928 г.) проживало 104 тыс. чел. Национальный состав населения города был следующий: русские — 60,7%, китайцы — 26,4%, корейцы — 6,4%, украинцы — 0,6%, прочие национальности — 5,9%²².

Как и в царское время, большинство китайцев работали по найму. В 1928 г. во Владивостокском округе насчитывалось

16 тыс. китайских рабочих. По-прежнему сохранялись старые порядки, когда их ставили на самую тяжёлую и низкооплачиваемую работу. Так, во Владивостокском порту заработок русского грузчика в день составлял 7 руб., китайцы допускались только к работе в трюмах, получая 3 руб. в день²³. Местом их обитания был один из районов центральной части города, называемый Миллионкой, где царили скученность и антисанитария.

Корейцы проживали компактно в так называемой Корейской слободе (по данным на 1930 г. — 12 тыс. чел.), причём на одного человека приходилось всего 2 кв. м жилой площади²⁴.

С началом индустриализации перемены коснулись и Владивостока. Новшеством стало появление радио. Благодаря группе местных радиолюбителей в декабре 1925 г. была смонтирована радиостанция и проведена пробная радиопередача. 1 января 1926 г. состоялся первый выход в эфир Владивостокской радиостанции (первой на Дальнем Востоке и седьмой зарегистрированной в СССР). Радиостанция и радиостудия размещались в двух небольших деревянных зданиях на Эгершельде.



Корейцы на железнодорожном вокзале. Начало 1920-х гг.

Поначалу радиопередачи велись три раза в неделю во вторник, четверг и субботу, с 18 часов до 3-х ночи. Подобно передачам центрального московского радио им. Коминтерна, они открывались и закрывались исполнением «Интернационала» (в те годы «Интернационал» являлся гимном СССР), затем шли «последние известия» из Москвы, музыка, выступления на текущие темы, затем снова музыка. При трансляции музыки использовались грампластинки.

В 1928 г. Владивостокский радиовещательный центр был преобразован в Приморский радиокомитет, который возглавил В.И. Козлов. Штат сотрудников увеличили, расширился объём и тематика радиовещания. Кроме музыкальных программ и литературных передач, появляются выпуски для детей и села, большое внимание уделяется политическому вещанию. Радио становится массовым явлением, радиоприёмники приобретали не только клубы и «красные уголки» промышленных предприятий, но и отдельные граждане. Государство не могло не контролировать эту важную идеологическую сферу. Приморский радиокомитет стал государственным и подчинялся Всесоюзному комитету радиовещания при Народном Комиссариате почт и телеграфа.

В это же время получает развитие телефонная связь. В декабре 1925 г. началась телефонизация сельской местности, в результате ряд районов получил устойчивую связь с Владивостоком. 11 февраля 1926 г. была установлена телефонная связь между Владивостоком и Хабаровском. На 1 января 1929 г. Владивостокская телефонная станция имела 960 учрежденческих и 404 квартирных абонента²⁵. Для сравнения отметим, что в Хабаровске в 1929 г. было 376 квартирных телефонов²⁶.

Индустриализация стабилизировала экономическое положение государственных предприятий. Крупнейшее промышленное предприятие города — Дальзавод — в 1925/26 финансовом году впервые дало прибыль. Завод ремонтировал морские суда, освоил производство сельскохозяйственного инвентаря, выполнял заказы по постройке маломерных судов. В 1929 г. Дальзавод по заказу Дальгосторга изготовил несколько металлических катеров. По мере расширения производственной

активности заметно увеличилась численность работающих, в 1930 г. она составила 4 тыс. чел.²⁷

Среди событий культурной жизни города следует отметить открытие 29 октября 1927 г. нового кинотеатра «Уссури». В первый день работы кинотеатра в нем демонстрировался немой художественный фильм «Поэт и царь» о жизни А.С. Пушкина (первый в СССР звуковой фильм «Путёвка в жизнь» вышел на экраны в декабре 1931 г.).

Кино являлось одним из самым популярных видов культурного досуга у владивостокцев. Помимо «Уссури» в городе имелось ещё два кинотеатра «Арс» и «Буревестник». Ежедневно три кинотеатра посещало 3600 человек²⁸. Киноустановки имелись также в клубах, в частности в клубе китайских трудящихся им. 1 мая, который располагался на ул. Пекинской²⁹.

Помимо кино досуг жителей города скрашивали приезжие артисты. Гастрольная афиша Владивостока была довольно разнообразной. Летом это были театральные коллективы из Москвы, Ленинграда, Иркутска. В 1920-е гг. в городе работали два китайских театра, которые в обиходе назывались Северным и Южным (по их местоположению). Северный театр благодаря своей вместимости активно посещался рабочими, а Южный — более зажиточными слоями китайского населения³⁰. В 1928 г. Южный театр под предлогом нарушения требований санитарной и пожарной инспекций был закрыт и в его помещении в августе 1929 г. открылся китайский кинотеатр «Тай-пин-ян».

В годы НЭПа во Владивостоке обострилась жилищная проблема, поскольку длительное время государственное и кооперативное жилищное строительство не велось, за исключением нескольких небольших деревянных частных домиков (35—45 кв. м общей площади), рассчитанных на одну семью. Существующий жилой фонд, состоящий на 80% из деревянных домов, быстро изнашивался. Средства на поддержание муниципального жилого фонда (капитальный и текущий ремонт) выделялись нерегулярно. В итоге на 1 января 1929 г. в городе на одного человека в среднем приходилось 4,78 кв. м жилой площади³¹, что было намного ниже минимальной санитарной нормы в 8 кв. м.

Партийно-хозяйственные руководители долгое время не реагировали на существующую жилищную проблему. Но по мере свёртывания НЭПа и расширения числа государственных предприятий, нехватка жилья и недостаток рабочей силы отрицательно сказывались на экономике. Не случайно на третьем Владивостокском окружном съезде Советов (январь — февраль 1929 г.) этому вопросу было уделено серьёзное внимание: «...всё увеличивающийся жилищный кризис задерживает дальнейшее развитие промышленности и становится основным препятствием в деле дальнейшего увеличения притока рабочей силы на производство»³².

В 1929 г. городские власти предприняли первые попытки по решению жилищной проблемы. Под жилой 32-квартирный дом была переоборудована двухэтажная кирпичная казарма на Эгершельде³³. Весной того же года на ул. Ленинской, рядом с Жариковским садом, началось строительство 4-этажного кирпичного дома на 32 квартиры с 96 комнатами.

Нехватку жилой площади пытались также решить путём уплотнения и переселения отдельных учреждений и «нетрудового элемента». Для чего было принято специальное постановление городского совета. Согласно ему «нетрудовой элемент» подлежал выселению из муниципализированного жилого фонда, для уплотнения и переселения учреждений при горсовете была образована межведомственная комиссия³⁴.

В конце 1920-х гг. городские власти обращают внимание на развитие общественного транспорта. Летом 1928 г. была проложена трамвайная колея протяжённостью 2,6 км от Первой Речки до Третьей Рабочей. В этом же году расширяется трамвайный парк — вместо старых бельгийских и немецких вагонов приобрели 10 новых в Москве и Харькове. В марте 1929 г. пришло ещё шесть трамвайных вагонов из Харькова. В 1928 г. в городе появились первые шесть пассажирских автобусов, которые стали работать на Эгершельде.

С началом индустриализации был взят курс на утверждение государственной собственности и ликвидацию частной, НЭП начали постепенно свёртывать. Во Владивостоке это проявилось в национализации частных предприятий и ликвидации

частной, в основном, китайской торговли. В 1925 г. в государственную собственность был приобретён кожевенный завод на ст. Океанская. В 1927—1928 гг. государству отошёл частный кожевенный завод на Второй Речке³⁵. В феврале 1928 г. был национализирован завод «Металлист», который до этого находился в частном владении и представлял собой небольшое предприятие по мелкоремонтным работам. Были также национализированы конфетная и пуговичная фабрики, лесопильный завод. Предприятия переходили в государственную собственность по-разному: по добровольному соглашению с бывшими владельцами, по решению суда, покупались на торгах. В 1929 г. был закрыт магазин фирмы «Кунст и Альберс», трёхэтажное здание перешло в ведение центрального рабочего кооператива. Позднее в 1934 г. в нем открылся государственный универсальный магазин (ГУМ).

1929 г. вошёл в историю нашей страны, как год «великого перелома» — началась коллективизация, которая привела к окончательной ликвидации остатков НЭПа. Было покончено с частным предпринимательством и частной торговлей. Во Владивостоке это не проявилось так явно, как в европейской России, отдельные небольшие частные торговые заведения продолжали работать. Тем не менее, можно утверждать, что в истории города закончился определённый период и начинался новый, в ходе которого «социализм наступал по всему фронту».

За годы НЭПа во Владивостоке мало что изменилось. Не получавший никакой помощи от центральных властей он не мог развиваться за счёт собственных средств. За семь лет (1923—1929 гг.) здесь не было построено ни одного общественного здания (за исключением кинотеатра «Уссури»), практически не велось жилищное строительство. Вместе с тем в годы НЭПа была выполнена важная задача. Город прошёл период «советизации», когда были сделаны преобразования социалистической направленности. Они проявились как в экономической сфере, так и идеологической. Сохраняя свою специфику и самобытность, Владивосток окончательно утвердился, как советский город, стал составной, неразрывной частью огромной страны, строящей социализм.

- ¹ Гвоздарев А.А. Советский торговый флот на Тихом океане // Экономическая жизнь Дальнего Востока. 1927. № 10. С. 74.
- ² ГАПК. Ф. 46. Оп. 81. Д. 306. Л. 2.
- ³ Там же Ф. 46. Оп. 77. Д. 1. Л. 3.
- ⁴ Там же.
- ⁵ Дальневосточное морское пароходство. 1880—1980. Владивосток, 1980. С. 132.
- ⁶ ГАПК. Ф. 46. Оп. 77. Д. 1. Л. 163.
- ⁷ Медведева Л.М. Промышленность и транспорт Дальнего Востока России в 20-е гг. XX в. // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. Вып. третий. Благовещенск, 2000. С. 190.
- ⁸ Красное знамя (Владивосток). 1924. 15 марта.
- ⁹ 1-й Владивостокский окружной съезд Советов. Стенограф. Отчёт. Владивосток, 1928. С. 69.
- ¹⁰ Красное знамя. 1924. 15 марта.
- ¹¹ ГАПК. Ф. 86. Оп. 1. Д. 31, Л. 41.
- ¹² Красное знамя. 1924. 12 февраля.
- ¹³ Там же. 9 марта.
- ¹⁴ Залесская О.В. Китайские мигранты на Дальнем Востоке России (1917—1938 гг.). Владивосток, 2009. С. 86.
- ¹⁵ Красное знамя. 1924. 4 ноября.
- ¹⁶ Ващук А.С., Чернолуцкая Е.Н., Королёва В.А. Этномиграционные процессы в Приморье в XX веке. Владивосток, 2002. С. 68.
- ¹⁷ Город нашенский. Владивосток, 1970. С. 206.
- ¹⁸ Красное знамя. 1923. 25 мая.
- ¹⁹ Красное знамя. 1924. 12 июля.
- ²⁰ Красное знамя. 1929. 11 января.
- ²¹ Красное знамя. 1923. 11 августа.
- ²² ГАПК. Ф. 85. Оп. 1. Д. 55. Л. 2.
- ²³ Залесская О.В. Указ. Соч. С. 135, 152.
- ²⁴ ГАПК. Ф. 85. Оп. 1. Д. 15-Б. Л. 103.
- ²⁵ Красное знамя. 1929. 27 января.
- ²⁶ Записки Гродековского музея. Вып. 2. С. 204.
- ²⁷ ГАПК. Ф. 85. Оп. 1. Д. 15-Б. Л. 164.
- ²⁸ Красное знамя. 1929. 19 января.
- ²⁹ ГАПК. Ф. П-68. Оп. 1. Д. 462. Л. 94.
- ³⁰ Ващук А.С., Чернолуцкая Е.Н., Королёва В.А. Указ. соч. С. 94.
- ³¹ ГАПК. Ф. 85. Оп. 1. Д. 55. Л. 4.
- ³² ГАПК. Ф. 86. Оп. 1. Д. 32. Л. 14.
- ³³ Там же. Л. 273.
- ³⁴ Красное знамя. 1929. 7 июня.
- ³⁵ ГАПК. Ф. 86. Оп. 1. Д. 31. Л. 39.

ФОРПОСТ СОЦИАЛИЗМА НА ТИХОМ ОКЕАНЕ

Завершение НЭПа, переход к коллективизации и форсированной индустриализации — всё это означало «наступление социализма по всему фронту». Подобная государственная политика определила и судьбу Владивостока на долгие десятилетия, он должен был превратиться в форпост социализма на Тихом океане. Дальнейшее развитие города находилось в большой зависимости от фактора наличия здесь военных, что имело как положительные, так и отрицательные стороны.

В конце 1920-х — начале 1930-х гг. на Дальнем Востоке, как и по всей стране, началась индустриализация. В отличие от других городов Дальневосточного края Комсомольска-на-Амуре, Хабаровска, где в годы индустриализации строились промышленные предприятия, во Владивостоке индустриализация широкого размаха не получила. За первую пятилетку (1928—1932 гг.) в городе и его окрестностях появилось несколько незначительных объектов местной промышленности: две жестяно-баночные фабрики, два кирпичных завода, два лесопильных, хлебозавод, макаронная и пуговичная фабрики¹. Не форсировалась индустриализация и в последующие годы. Это было вызвано тем, что 21 апреля 1932 г. Советское правительство приняло решение закрепить за Владивостоком статус военно-морской базы СССР и не осуществлять в нем строительство крупных промышленных предприятий союзного значения. Подобное решение было принято из-за ухудшения международной обстановки на Дальнем Востоке в конце 1920-х — начале 1930-х гг. (конфликт на

КВЖД в 1929 г., оккупация Японией в 1931—1932 гг. Маньчжурии). Во Владивостоке начинается активное военное строительство — возводятся причалы военного порта, здания и сооружения, военно-морские силы получают новые виды боевой техники и вооружения. В частности по железной дороге были доставлены торпедные катера и подводные лодки Щ-11 и Щ-12 (в разобранном виде), в 1933 г. они встали на боевой дежурство.

Для военных целей в 1931—1934 гг. в городе был построен железнодорожный путь со станции Первая Речка на мыс Чуркин и пробит тоннель «Имени товарища Сталина» длиной 1380 метров под водораздельным хребтом между долинами Первой Речки и реки Буяковки. Этот путь и тоннель предназначены были для обеспечения быстрого манёвра железнодорожных артиллерийских установок между Первой Речкой и позициями на Луговой и полуострове Голдобин².

Сооружение тоннеля началось ещё до революции зимой 1915—1916 гг. В годы революции и гражданской войны из-за нестабильной политической и экономической обстановки строительство было прекращено. В начале 1930-х гг., когда уделялось повышенное внимание обороноспособности Владивостокского укрепрайона, о тоннеле вспомнили. В 1931 г. работы возобновились. В них принимали участие как вольнонаёмные, так и заключённые из Владивостокского пересыльного лагеря. Строили одновременно с двух сторон, в тоннеле работало ежедневно до 300 заключённых и весной 1935 г. по нему прошёл первый поезд³. В 1951 г. тоннель утратил своё военное назначение и начал использоваться в мирных целях. В 1960-е гг. по нему стал ходить пассажирский электропоезд.

К середине 1930-х гг. мощь военно-морских сил Дальнего Востока, местом базирования которых был Владивосток, значительно возросла. Учитывая это обстоятельство, 11 января 1935 г. Народный комиссар обороны СССР издал приказ о создании Тихоокеанского флота⁴.

В военно-стратегическом отношении советское правительство отводило Владивостоку роль неприступной крепости, способной предотвратить захват неприятелем дальневосточной территории. В апреле 1936 г., выступая на пленуме горсовета,

председатель Дальневосточного исполкома Г.М. Крутов назвал Владивосток дальневосточным Кронштадтом, задача которого заключается в охране восточной границы Советского Союза⁵.

Растущий Тихоокеанский флот нуждался в квалифицированных офицерских кадрах, поэтому в январе 1938 г. во Владивостоке открыли Военно-морское училище, которое в дальнейшем стало называться Тихоокеанским высшим военно-морским училищем (ТОВВМУ). Решение о его создании было принято 18 октября 1937 г. на основании Постановления Совета Народных комиссаров о расширении сети военно-морских учебных заведений⁶. Училище предполагалось разместить в одном из трёх пунктов: на Русском острове, в бухте Малый Улисс или на Сапёрной сопке. В результате длительного обсуждения избрали Сапёрную сопку. На ней находились несколько каменных казарм, выстроенных в первые годы XX в., где с 1905 г. размещались солдаты сапёрного батальона. После революции в них проживали железнодорожники, которые в 1937 г. были перемещены на Первую Речку, а на Сапёрной сопке стало строиться училище. Две двухэтажные казармы, стоявшие на расстоянии 60 метров друг от друга, надстроили до четырёх этажей, на флангах были пристроены южные и северные «крылья». Проект реконструкции создал архитектор инженерного отдела ТОФ М.С. Смирнов.

К концу января 1938 г. были подготовлены к приёму курсантов три этажа южной части учебного корпуса, вступили в строй столовая, санчасть, типография, телефонный коммутатор, сформирована кадровая команда. Для семей офицеров и сверхсрочников построили несколько домов.

Первый курс ТОВВМУ был сформирован из числа старшин и матросов ТОФ, желающих учиться и имевших среднее образование и необходимую подготовку, а также из 329 человек курсантов-первокурсников училища имени М.В. Фрунзе, переведённых из Ленинграда после окончания первого семестра. Во Владивосток они прибыли 30 января 1938 г. Всем первокурсникам помимо учёбы пришлось возводить жилые корпуса, лаборатории, учебные классы.

Помимо усиления военно-морского флота для укрепления обороноспособности Дальневосточных рубежей большое

внимание уделялось развитию авиации, которая в то время являлась фактически новым видом вооружённых сил. Летом 1931 г. в окрестностях Владивостока провели изыскательские работы для поиска подходящего места под аэродромы. В результате были определены район Второй Речки и местность под названием Озёрные Ключи в нескольких километрах от города.

В Озёрных Ключах планировалось построить грунтовый аэродром, на Второй Речке — гидроаэродром. Гидроавиация считалась для Владивостока делом перспективным, учитывая то обстоятельство, что город с трёх сторон окружён водой, а земляных посадочных площадок в окрестностях Владивостока не было. Гидроаэродром начали строить в 1932 г., и хотя работы не были полностью завершены (по электроосвещению аэродрома, установлению телефонной связи с городом) 27 августа 1932 г. был сделан первый пробный полёт из Хабаровска во Владивосток на гидросамолёте Л-21. Его совершил опытный пилот Мазурук. Этим рейсом во Владивосток была доставлена почта, в том числе свежий номер «Тихоокеанской звезды» и центральные газеты⁷.

С 1934 г. начались полёты с аэродрома Озёрные Ключи в Москву, а 1 июля 1935 г. впервые из Москвы во Владивосток за 75 лётных часов (24х3) самолётом была доставлена почта. Владивостокцы получили центральные газеты «Правда» и «Известия» за 27 июня. В дальнейшем для доставки почты во Владивосток стали использовать специальные «скоростные» почтовые самолёты ПС-40, несмотря на многочисленные посадки в Казани, Свердловске, Омске, Новосибирске, Иркутске, Чите, Хабаровске, время полёта сократилось. Почтовые рейсы осуществлялись раз в пятидневку, за месяц авиацией перевозилось до 2400 кг корреспонденции⁸.

Среди мер по укреплению обороноспособности Дальнего Востока следует отметить возобновление работ по прокладке Северного морского пути из Архангельска и Мурманска во Владивосток. Ухудшение военно-политической обстановки на Дальнем Востоке, агрессивные намерения Японии — всё это заставляло советское правительство задумываться (в случае войны с Японией) о поисках более короткого и безопасного пути на Дальний Восток через северные моря. Для освоения Северного

пути СНК СССР своим постановлением от 17 декабря 1932 г. создал Главное управление Северного морского пути (Севморпуть). Дальневосточное территориальное управление Севморпути открылось во Владивостоке, оно стало центром по освоению северо-восточной части Северного морского пути. В 1935—1938 гг. для управления Главсевморпути на ул. 25-го Октября (Алеутской) было построено специальное здание.

Попытки пройти Северным путём предпринимались ещё при царской власти. В 1910 и 1911 гг. базирующиеся во Владивостоке ледокольные транспорты «Таймыр» и «Вайгач» провели гидрографические работы между Баренцевым морем и устьем Лены. Чуть позднее эти же суда впервые прошли Северным путём с востока на запад за две навигации 1914—1915 гг. Впервые пройти этим путём за одну навигацию удалось уже при Советской власти. 28 июня 1932 г. ледокол «Сибиряков» вышел из Архангельска и 22 ноября прибыл во Владивосток.

В 1933 г. была организована ещё одна экспедиция. Пароход «Челюскин» вышел из Архангельска и за одну навигацию должен был пройти по Северному морскому пути. В Беринговом море «Челюскин» был затёрт льдами, участникам экспедиции (111 чел.) под руководством О.Ю. Шмидта пришлось высадиться на лёд. Для их эвакуации была организована спасательная экспедиция. Пароходами к берегам Чукотки были доставлены самолёты и лётчики А.В. Ляпидевский, С.А. Леваневский, В.С. Молоков, Н.П. Каманин, М.Т. Слепнёв, М.В. Водопьянов, И.В. Доронин эвакуировали челюскинцев на материк в бухту Провидения. С Чукотки челюскинцы и участники спасательной экспедиции пароходами были доставлены во Владивосток.

В начале лета 1934 г. Владивосток встречал челюскинцев. Город готовился к этой встрече. По решению горсовета были отремонтированы мостовые по ул. Ленинской и Партизанскому проспекту, вводилось дополнительное освещение в ночное время Вокзальной площади и района, где ул. Китайская примыкала к порту, побелены фасады домов в центре города⁹. Для художественного оформления улиц Владивостока в честь приезда челюскинцев была создана специальная комиссия и мобилизованы 15 лучших художников, архитекторов и инженеров¹⁰.

По воспоминаниям архитектора Н.С. Рябова, ему поручили срочно изготовить Триумфальную арку для встречи героев Арктики. На проект арки и работу было отпущено всего три недели, поэтому её сделали из дерева, стилизовали под камень. Она простояла на месте нынешнего памятника борцам за власть Советов до 1946 г.¹¹

7 июня 1934 г. челюскинцы прибыли во Владивосток. Состоялся митинг, на котором выступили: председатель Дальневосточного исполнительного комитета Г.М. Крутов, командующий морскими силами Дальнего Востока Викторов, заместитель Шмидта Бобров, капитан «Челюскина» Воронин. От коллектива лётчиков, спасавших челюскинцев, выступил Слепнёв. 8 июня на предприятиях города, в университете проходили собрания — встречи челюскинцев и лётчиков с жителями Владивостока¹². Разместились герои Арктики в лучшей гостинице города «Версаль», которая вскоре поменяла название и стала гостиницей «Челюскин». Это название сохранялось все годы советской власти, вплоть до 1990-х гг.

В том же году впервые в истории арктических плаваний в одну навигацию был совершен сквозной переход Северным морским путём из Владивостока в Мурманск. Ледокол «Литке» вышел из Владивостока 28 июня 1934 г., а 20 сентября прибыл в Мурманск¹³. В 1935 г. по Северному морскому пути прошли грузовые пароходы «Анадырь» и «Сталинград», а с 1936 г. эти переходы стали уже почти обыденным явлением¹⁴.

Развернувшаяся индустриализация, возрастающая военная мощь вооружённых сил Дальнего Востока — для всего этого требовались в большом количестве грамотные, технически подготовленные специалисты, которых готовили не только вузы и техникумы Европейской России, но и вновь создаваемые высшие и средние специальные учебные заведения Дальнего Востока. Перестройка высшей школы в соответствии с требованиями народного хозяйства страны коснулась и вузов Владивостока. По постановлению Дальревкома в 1923 г. три высших учебных заведения Владивостока — университет, политехнический и педагогический объединялись в один Государственный Дальневосточный университет (ГДУ).

23 июля 1930 г. вышло постановление ЦИК и СНК СССР «О реорганизации вузов, техникумов и рабфаков». В соответствии с решениями правительства летом — осенью 1930 г. ГДУ был реформирован, а на базе его факультетов созданы самостоятельные вузы, большинство которых (за исключением политехнического) просуществовали недолго. Но уже 13 июля 1931 г. Совет народных комиссаров РСФСР принял решение о восстановлении некоторых вузов, и 1 октября 1931 г. Дальневосточный университет возобновил свою работу в составе трёх факультетов: физико-математического, химического и восточного.

К этому времени ГДУ лишился своего здания. Привычный для него «дом со львами» занял Политехнический институт, в нем университету на арендных условиях было выделено всего шесть комнат, а в 1932 г. университету передали здание индустриального техникума по ул. Суханова, 8, в котором продолжала размещаться индустриальный техникум и рабфак¹⁵.

В октябре 1930 г. во Владивостоке открывается ряд техникумов. К существующему с 1923 г. политехникуму (в 1935 г. он был переименован в судостроительный) добавились: педагогический, кооперативный, геологический, автодорожный. В ноябре 1931 г. появился гидрометеорологический. Развитие высшего и среднего специального образования позволяло Владивостоку по праву считаться студенческим городом — в 1932 г. в вузах обучалось 3102 чел., в техникумах — 3146 чел., на рабфаках — 3659 чел.¹⁶

В начале 1930-х гг. во Владивостоке развернулись работы по благоустройству и озеленению города, поскольку партийные функционеры обратили внимание на состояние крупных городов в стране. В июне 1931 г. пленум ЦК ВКП(б) рассмотрел вопрос «О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР» и наметил программу строительства новых и реконструкции старых городов Советского Союза, в том числе и Владивостока.

В связи с постановлением июньского 1931 г. пленума ЦК ВКП(б), Владивостокский горсовет на заседании президиума в январе 1932 г. утвердил в составе городского отдела коммунального хозяйства специальный трест по жилищно-коммунальному строительству «Коммунстрой», который позже был

переименован в «Горстрой». В его состав входили следующие отделы: новостроек, капитального ремонта, дорожный, санитарно-технический и другие¹⁷.

В 1934 г. горсовет, по примеру центральных городов страны, создал трест зелёного строительства. На него возлагалась задача по озеленению города, снабжение организаций саженцами деревьев, цветами, рассадой¹⁸. Для Владивостока это было крайне необходимо, поскольку характерной особенностью пейзажа являлись жёлтые пыльные сопки. Лишь кое-где в безрадостную эту картину вкрапливались небольшие пятна зелени немногочисленных городских садов. Владивосток потерял свои леса в 1904 г., когда шла русско-японская война. Опасаясь высадки японского десанта, который мог укрыться в лесном массиве, военные власти распорядились вырубить все деревья на сопках города¹⁹.

Городской совет уделял особое внимание состоянию улиц. В частности на благоустройство ул. Набережной было выделено более 58 тыс. руб.²⁰ Всего в 1934 г. на дорожное строительство во Владивостоке было направлено 2 млн. руб. Часть этой суммы израсходовали на приобретение специальной техники для асфальтирования улиц и тротуаров²¹. В 1935 г. на благоустройство города горсовет выделил уже 1 млн. 300 тыс. руб. Хотя этих денег явно не хватало. Только для строительства дороги на мыс Чуркин нужно было 2 млн. 350 тыс. Кроме того, требовались средства на работы по мощению и асфальтированию городских улиц. В городе лишь 7% улиц были замощены²².

В 1937 г. правительство выделило 14,4 млн. руб. на городское коммунальное строительство Владивостока²³. На эти деньги построили и отремонтировали нескольких жилых и общественных зданий различного назначения, часть средств пошла на реконструкцию городского водопровода и развитие общественного транспорта. Последнему в соответствии с решениями июньского пленума ВКП(б) 1931 г. уделялось особое внимание.

Основным видом городского пассажирского транспорта тогда был трамвай. В 1934 г. Совнарком РСФСР принял специальное решение и выделил средства на реконструкцию владивостокского трамвая. Подобные работы по переводу узкоколейных трамвай-

ных путей (1 м) на новую широкую стандартную колею (1,5 м) проводились тогда во всех городах СССР, где имелся трамвай.

Реконструкция трамвайного пути в городе была объявлена народной стройкой. К этой работе, организованной в две смены, привлекли коллективы 68 предприятий. Трамвайные пути с ул. Китайской перенесли на ул. 25-го Октября. В 1934 г. реконструкцию закончили. По широкой колее пошли новые, более вместительные вагоны отечественного производства, изготовленные Мытищинским вагоностроительным заводом.

В 1935—1936 гг. были приобретены новые трамвайные вагоны: 15 моторных и 10 прицепных²⁴, их количество выросло до 45 вагонов в 1939 г. За этот же период увеличилось количество пассажиров, перевезённых трамваем за год — с 13,396 млн. чел. в 1934 г. до 50 млн. в 1939 г.²⁵

Помимо трамвая ещё одним видом общественного транспорта был автобус. Автобусное сообщение в городе началось с 1928 г., когда в эксплуатацию было пущено 6 автобусов. В 1930 г. приобрели ещё два. Однако машины часто ломались, их ремонт затруднялся отсутствием запасных частей. В 1932 г. на линию, обслуживающую Эгершельд, выходило всего три автобуса. В октябре 1932 г. горсовет принял решение ликвидировать автобусный парк из-за крайней изношенности машин и нерентабельности, при этом мастерские и оборудование сохранили. Средства, полученные от ликвидации автобусного парка, были направлены на эксплуатацию трамвая²⁶.

Однако вскоре автобусное движение в городе вновь возобновилось. Летом 1934 г. во Владивосток прибыли 9 автобусов, открылись три автобусных линии: Вокзал — Эгершельд, Вокзал — Мальцевский базар, Вокзал — Первая Речка. На всех трёх маршрутах установили плату в 50 коп., а для учащихся и льготников (красноармейцев, партизан, краснознаменцев) — 25 коп.²⁷ К 1937 г. вновь образованный автобусный парк насчитывал 22 машины²⁸. Перевозки пассажиров автобусами заметно возросли, если в 1934 г. было перевезено 1,339 млн. чел., то в 1939 г. — 4,076 млн. чел.²⁹

Населения города обслуживалось также легковыми и грузовыми такси. В июне 1937 г. во Владивосток поступили

25 грузовых такси, которые использовались для перевозки топлива, овощей, домашних вещей, для коллективных поездок на дачу. Плата за пользование такси устанавливалась из расчёта 1 руб. 80 коп. за километр³⁰. В 1939 г. в городе работало 9 легковых и свыше 30 грузовых такси³¹. В 1940 г. городской автопарк насчитывал 20 автобусов, 97 грузовых и 10 легковых такси³².

Известно, что Владивосток разделён бухтой Золотой Рог на две неравные части. Большая часть города располагалась на северо-западной части Золотого Рога, но и на противоположной её части — полуострове Голдобин — жили люди, имелись предприятия. Связь между ними осуществлялась как сухопутным путём в объезд Золотого Рога, так и по воде через бухту. От Комсомольской пристани на Чуркин (Голдобин) ходил катер, который брал на буксир баржу с пассажирами. В дождливую погоду её покрывали тентом. В 1932 г. горсовет установил плату за пользование морской переправой — 15 коп.³³ Переправа на Чуркин была «головной болью» горсовета, поскольку действовала сезонно, в то время, когда море освобождалось от льда. К тому же баржа не вмещала всех желающих. Поэтому не случайно в конце 1937 г. работниками Дальзавода был разработан проект разводного понтонного моста через Золотой Рог³⁴, который так и не был реализован.

В середине 1930-х гг. решилась важная для города проблема — водоснабжение. В 1936 г. было закончено строительство Седанкинского водохранилища. Работы в долине реки Седанки начались ещё в начале 1930-х гг., но велись они вяло. После того, как стали использовать заключённых-уголовников, которым за ударный труд сокращали срок, темпы строительства увеличились, за два года была возведена 30-метровая плотина, которая перегородила долину Седанки, образовав искусственное озеро — водохранилище. Были построены мощные насосная и фильтрационная станции, многокилометровый водопровод. Город стал ежедневно получать до 23 000 куб. м питьевой воды. Тем самым во Владивостоке на долгие годы (вплоть до начала 1950-х гг.) была решена проблема обеспечения питьевой водой.

Одной из главных задач, которую пытались решить городские власти, являлась нехватка жилья. За годы НЭПа во Владиво-

стоке практически не велось жилищное строительство, в то же время население увеличилось. Это сказывалось на социально-экономическом развитии Владивостока, поскольку предприятия и учреждения города из-за нехватки жилья не могли принять дополнительную рабочую силу.

На сессии городского Совета в 1934 г. было отмечено, что во Владивостоке прирост жилой площади идёт очень медленно. За 1933 г. он составил 20 тыс. кв. м, в том числе вместе с бараками, построенными различными хозяйственными организациями. «Этот рост в свете увеличения населения является чрезвычайно мизерным, поэтому во Владивостоке квартирный вопрос является крайне острым»³⁵.

В 1934 г. в городе было построено 40 тыс. кв. м жилья, но из них более половины (28 тыс. кв. м) — барачного типа. Бараки строились прежде всего на Эгершельде для рабочих порта и в пос. Рыбак (Вторая Речка), где размещались сезонные работники, направляющиеся на рыбные промыслы Сахалина и Камчатки³⁶. Для них Владивосток являлся своеобразной перевалочной базой. Они скапливались в городе накануне путины (весной) и когда она заканчивалась (осенью). Ежегодно через пос. Рыбак проходило до несколько десятков тыс. чел. Иногда, когда наплыв сезонников был особенно велик, часть из них размещали в палатках. Кроме того, в бараках селились одинокие холостые мужчины, работающие на Дальзаводе и других предприятиях города.

За пять лет (1934—1939 гг.) в эксплуатацию было введено 42 тыс. кв. м новой жилой площади³⁷. Благоустроенного жилья возводилось крайне мало. Сдача каждого многоквартирного дома была событием для города. Квартиры в таких домах получали руководители производства, чиновники, квалифицированные специалисты, передовики производства — стахановцы. Для рядовых жителей города единственной возможностью обзавестись жильём было индивидуальное строительство. Оно ускорилось с 1936 г. и интенсивно велось в районах Голубиной пади, Рабочей слободки, где появились новые улицы — Котельникова, Шолохова, Лобачевского. В районе 12 км благодаря индивидуальным застройщикам появились улицы Кирова, Чапаева, Чкалова, Байдукова. Для рабочих Дальзавода

под индивидуальную застройку был выделен район, расположенный за ул. Луговой, так называемый «Гнилой угол»³⁸. Там в 1937 г. новые дома выстроили себе 74 рабочих завода. В 1938 г. на индивидуальное строительство в виде ссуд было выделено 300 тыс. руб.³⁹ Каждому застройщику заводской комитет выдавал ссуду в размере 6 тыс. руб., и помогал стройматериалами. В том же году под индивидуальную застройку выделили 40 га земли в черте города и несколько гектаров в пригородной зоне⁴⁰. Благодаря индивидуальному строительству наблюдался прирост жилой площади. На 1 января 1935 г. на одного жителя города в среднем приходилось 4,9 кв. м жилой площади, а на 1 января 1939 г. — 5,5 кв. м⁴¹.

Строительство каждого многоэтажного многоквартирного дома было событием. В 1936 г. началось строительство большого жилого дома, известного владивостокцам под названием «Серая лошадь». Дом возводили железнодорожные строительные войска. Строили очень быстро, в три смены. Дом по тому времени был во многом уникальный. Во-первых, высотный, 8-этажный. Во-вторых, здесь впервые на Дальнем Востоке был спроектирован и построен мусоропровод. Наконец, фасад здания отделялся по новой технологии — была применена цветная штукатурка с каменной крошкой и красителем. Первоначально дом был розовым, но в годы Великой Отечественной войны, когда проводилась светомаскировка, его перелицевали в серый. Таким он и остался.

Тяжёлое положение с жильём приводило к тому, что многие молодые специалисты, приезжающие из других районов страны, не задерживались во Владивостоке. За 1938 г. прибыли 141 учитель и 84 врача, а выбыло 60 учителей и 98 врачей. Город был обеспечен врачами на 45%, средним медицинским персоналом на 60%. К началу нового учебного года 1 сентября 1939 г. в городе не хватало 200 учителей по различным предметам⁴². Нередко в течение учебного года в одном классе менялось по 2—3 учителя. Это негативно отражалось на качестве учёбы, дисциплины, успеваемости учащихся.

В 1930-е гг. территория города увеличились и в 1936 г. Владивосток был поделён на несколько районов. На основании по-

становления Президиума Дальневосточного крайисполкома от 21 мая 1936 г. создано 3 района — Ленинский, Фрунзенский и Ворошиловский, а в августе 1937 г. — Первореченский. В эти годы более разнообразным стал досуг горожан, но по-прежнему одним из самых любимых и популярных было кино. В городе имелось несколько кинотеатров, кинофильмы также демонстрировались в клубах. В начале 1930-х в киноискусстве произошла своеобразная революция — в кино пришёл звук. Во Владивостоке первым кинотеатром, где начались работы по установке звукового кино, был «Уссури». Это произошло в 1932 г. После этого и другие кинотеатры — «Комсомолец» (до 1930 г. «Буревестник»), «Арс», «Родина» (до 1939 г. китайский кинотеатр «Тянь Пин-ян») обзавелись аппаратурой для воспроизводства звуковых фильмов. В 1934 г. городские кинотеатры посетили 1 млн. 743 тыс. зрителей, в 1935 г. — 1 млн. 997 тыс., в 1936 г. — более 2 млн.⁴³ На популярные кинофильмы «Семеро смелых», «Мы из Кронштадта», «Цирк», «Юность Максима», «Волга, Волга» выстраивались огромные очереди. Для того чтобы купить билет в центральный кинотеатр «Уссури», где в первую очередь демонстрировались все новые кинофильмы, приходилось стоять в очереди в кассу 1—2 часа. Часто билет можно было купить только у спекулянтов, заплатив за него 6—8 руб. Городские власти знали о подобном положении. На сессии горсовета 31 октября 1939 г. было отмечено следующее. «Если захочешь сходить в кино, то надо полдня стоять за билетами, или покупать билеты с рук у спекулянтов»⁴⁴. Каких-либо действенных мер по борьбе со спекуляцией билетами не принималось, но одной из мер можно считать то, что с 1940 г. в двух кинотеатрах «Уссури» и «Комсомолец» были открыты вторые залы⁴⁵.

В летнее время горожане могли посещать городской парк культуры и отдыха, организованный в декабре 1930 г. постановлением бюро Владивостокского горкома ВКП(б) на месте бывшего Покровского кладбища, которое образовалось ещё в 1870-е гг. и было закрыто в 1923 г. Здесь появилась аттракционы, танцплощадка, ресторан. Помимо городского парка культуры и отдыха, ещё одним популярным местом летнего отдыха был парк культуры ЦК союза рыбаков на 19 км. Там помимо

традиционных аттракционов имелся пляж, лодочная станция. В летние погожие дни владивостокцы на дачных поездах выезжали сюда на отдых.

Свой культурный досуг горожане могли разнообразить, посещая цирк шапито, который начал работать в городе с 1 июня 1937 г. Представления шли в тёплое время года с мая до ноября. Кроме этого, в городе имелось несколько театров. В 1932 г. на базе актёрской труппы, приехавшей на гастроли из Хабаровска, и лучших актёров Владивостокского театра рабочей молодёжи (ТРАМ) появился постоянно действующий, профессиональный театральный коллектив. Свою творческую деятельность театр начал 3 ноября 1932 г. с постановки пьесы Н. Зархи «Улица радости». Имелись также два китайских театра, один из них прекратил своё существование в 1929 г. (в его помещении стал работать китайский кинотеатр «Тянь пин-ян»), другой работал до 1938 г. В 1930-е гг. это был единственный в СССР театральный коллектив, где шли спектакли на китайском языке. Владивостокский китайский театр поддерживал традиции старого классического театра, его репертуар состоял главным образом из пьес исторического и бытового характера. Однако подобный репертуар не устраивал партийных функционеров из обкома ВКП(б), которые считали, что театр должен вовлекать китайских рабочих в общественно-политическую жизнь, являться одним из средств воспитания в духе коммунистической идеологии. Перед театром ставилась задача всемерно способствовать делу «революционной ломки старого китайского феодального театра с его застывшей театральной формой и реакционным содержанием», и вести работу по созданию «подлинно национального китайского революционного рабочего театра»⁴⁶.

В 1933 г. по инициативе начальника политуправления Морских сил Дальнего Востока А. Булыжкина была создана небольшая любительская студия военных моряков, положившая начало профессиональному театру Тихоокеанского военно-морского флота. Осенью 1933 г. самодеятельная труппа дала первый спектакль «Флот в песнях» В. Вишневского. После этого 2 октября 1933 г. приказом РВС СССР во Владивостоке официально был создан Краснознамённый театр Морских сил Дальнего Востока⁴⁷.

В 1930-е гг. во Владивостоке работал театр юного зрителя (ТЮЗ). Долгое время он не имел своего помещения, спектакли шли на сцене клуба моряков, с 1938 г. — в помещении кинотеатра «Арс», где спектакли шли днём, а вечером — кинофильмы. Проблемы с помещением, актёрскими кадрами, невнимание городских властей — всё это привело к тому, что в 1940 г. ТЮЗ приостановил свою работу⁴⁸, и в конце концов осенью 1941 г. был расформирован⁴⁹. Вновь Владивостокский ТЮЗ открылся уже после войны в 1946 г.

Все владивостокские театры были включены в единую централизованную театральную сеть страны, которая с некоторыми незначительными видоизменениями просуществовала на протяжении всего советского периода. Их репертуар тематически совпадал с репертуаром театров европейской части страны, которые подвергались жестокому идеологическому диктату со стороны специальных репертуарных комиссий, имевших статус политических контролёров. Всё это осуществлялось в рамках принципа «социалистического реализма», который стал главным во всех видах советского искусства с начала 1930-х гг.

Под жестким идеологическим контролем находилось и недавно появившееся новое средство массовой информации — радио. С 1930 г. государство на развитие радиовещания выделяет значительные денежные средства. Так, если в 1930 г. было отпущено 30 тыс. руб., то в 1931 г. — 100 тыс., в 1933 г. — 300 тыс. Одновременно увеличился и штат работников радиовещания, в 1933 г. — до 42 чел. Расширилась сеть городских радиоточек, на 1 декабря 1933 г. их насчитывалось 4407⁵⁰.

В 1930—1931 гг. шла реорганизация радиокомитета, созданы отдельные редакции общественно-политического вещания, литературных и музыкальных передач. При радиокомитете начинают работать хор, оркестр и драматический коллектив. Радиопередачи стали вестись не только вечером, но и утром. Одновременно создаётся городская трансляционная сеть (до этого вещали исключительно в открытый эфир). В начале 1930-х гг. радиокомитет был переведён в здание «Дворца труда» по ул. Первой Морской, 2. Ему были отведены четыре комнаты на первом этаже. С этого же времени кроме постоянного политического вещания

(международные обзоры, последние известия), программ из раздела «Рабочая жизнь», «Комсомольская радиогазета» появились музыкальные и физкультурно-спортивные программы. Последние заключались в основном в проведении утренней зарядки.

5 января 1934 г. постановлением Приморского областного исполкома был образован Приморский областной комитет по радиофикации и радиовещанию. Владивостокский городской совет выделил комитету помещение по ул. Первого мая (ул. Петра Великого). Сейчас на месте этого дома стоит здание Приморского краевого драмтеатра. С января 1934 г. Владивостокский радиоузел начинает транслировать передачи из Москвы и других городов СССР. Сначала трансляции из Москвы шли в ночное время. Затем Московский радиокomitee организовал специальные программы для Дальнего Востока по утрам. В вечернее время шла трансляция из Хабаровска (передачи для детей, концерты классической музыки). Объём радиовещания составлял 13 часов в сутки⁵¹. По данным на январь 1934 г. 65% всей дневной программы занимали в радиовещании музыкально-литературные передачи. В 1937 г. в городе насчитывалось 6750 радиоточек, только за один 1936 г. их было установлено 2660 шт.⁵²

В структуре Владивостокского радиовещания действовали корейская и китайская секции. Для такой работы привлекались артисты корейского и китайского театров. «Национальное вещание» в общей сетке имело ежедневно до 1 ч. 20 мин. и включало информацию, пропаганду, музыку, литературные передачи⁵³. Каждый последний четверг месяца по радио Владивостока передавались специальные музыкальные передачи для корейских рыбаков и шахтёров, музыкальные концерты для рабочих из Китая на китайском языке. Репертуар радиоконцертов был разнообразным в жанровом отношении, включал музыкальные инструментальные произведения (в том числе и русских композиторов), оркестровые попури, злободневные частушки⁵⁴.

В январе 1938 г. закончилось переоборудование большой студии Приморского радиокomitee, где была установлена новая аппаратура, обеспечивающая лучшее качество передач. В том же году Всесоюзный радиокomitee утвердил новые штаты и ставки для Приморского радиокomitee. Увеличилось число работ-

ников в различных отделах. Особое внимание уделялось сектору общественно-политического вещания, там число сотрудников увеличилось с 6 до 10⁵⁵.

1930-е гг. вошли в историю нашей страны, как годы сталинских репрессий. Убийство 1 декабря 1934 г. С.М. Кирова позволило Сталину начать политику «большого террора», в ходе которой пострадали многие невинные люди. Пик массовых репрессий пришёлся на 1937—1938 гг. В Приморье с августа 1937 г. по ноябрь 1938 г. было осуждено и расстреляно около 9 тыс. человек. Отдельных данных по количеству владивостокцев, пострадавших в ходе репрессий, нет, но можно предположить, что из 9 тыс. несчастных большинство были жителями Владивостока.

Репрессии затронули все социальные слои населения от рабочих до интеллигенции. Аресты были проведены среди инженерно-технических работников Дальзавода, преподавателей ДВГУ. Органы НКВД считали, что в Дальневосточном государственном университете существует контрреволюционная троцкистская организация, поддерживающая связь с иностранными разведками, прежде всего японской⁵⁶. В середине 1930-х гг. в университете прошли единичные аресты, но массовый характер они приобрели в 1937—1938 гг. Университет практически оказался без преподавателей. На восточном факультете в августе-ноябре 1937 г. были арестованы 13 чел. — практически все ведущие преподаватели. Для поддержания учебного процесса для преподавания пришлось присылать студентов-старшекурсников восточного факультета Ленинградского университета⁵⁷. В 1938 г. арестовали 5 преподавателей химического факультета. Одно время на химфаке даже работал единственный преподаватель — ассистент, который читал все курсы и вёл все лабораторные работы. Органы НКВД репрессировали руководство университета: А.В. Пономарёва, директора в 1931—1936 гг., И.Е. Файнермана — директора с 1936 г., И.С. Менка, зам. директора по учебной части. Всем было предъявлено обвинение в контрреволюционной деятельности, шпионаже в пользу иностранных государств. В конечном итоге репрессии среди преподавательского состава привели к тому, что 3 июля 1939 г. пришло распоряжение Наркомпроса РСФСР о закрытии университета.

Общественности это объясняли по-разному — сложной международной обстановкой, приближением войны, открытием высшего военно-морского училища — ТОВМУ. Но главной причиной был разгром кадров университета: факультеты лишились квалифицированных опытных преподавателей. Преподавать было некому. Студенты университета после расформирования для продолжения учёбы переводились в Свердловский, Воронежский и Томский университеты.

Репрессиям подверглись преподаватели и студенты Дальневосточного корейского педагогического института, созданного во Владивостоке в 1932 г. В сентябре 1937 г., в связи с депортацией корейского населения, институт прекратил существование. Практически все преподаватели и многие студенты были арестованы органами НКВД, часть из них расстреляны⁵⁸.

Аресты прошли и среди деятелей культуры. В мае 1938 г. был арестован директор китайского театра П.Е. Кириченко. После чего решением бюро Приморского обкома ВКП(б) от 9 июня 1938 г. в пятидневный срок деятельность китайского театра была прекращена, здание передано областному управлению НКВД⁵⁹.

Часть арестованных направили в пересыльный лагерь, который располагался в районе Второй Речки. Он функционировал с 1929 г. по 1943 г. Отсюда заключённых (в том числе и по 58-й «политической статье») из разных районов страны морем доставляли в бухту Нагаево, где в начале 1930-х гг. появился порт Магадан. Среди заключённых, этапированных на Колыму через Владивостокский пересыльный лагерь, были люди, которым удалось пережить ужасы сталинских лагерей и опубликовать свои воспоминания в книгах, ставших литературными памятниками той мрачной эпохи — Варлам Шаламов, Евгения Гинзбург, Юрий Домбровский. В декабре 1938 г. во Владивостокском пересыльном лагере погиб поэт Осип Мандельштам. В ожидании отправки в порт Магадан заключённых использовали на работах во Владивостоке. Они строили жилые дома, возводили инженерные сооружения торгового порта, прокладывали дороги.

Ещё одной мрачной страницей сталинизма можно считать события, связанные с депортацией иностранцев с территории Дальнего Востока, которая проводилась в 1937—1938 гг. За это

время из Владивостока были выселены проживающие здесь китайцы и корейцы. Эта депортация отразилась на повседневной жизни горожан. Ведь те традиционно (ещё с дореволюционных времён) были основными поставщиками овощей на рынки города, а с их выселением крестьяне — колхозники долгое время не могли восполнить нехватку овощной продукции. По воспоминаниям старожила города Е.А. Щебеньковой, когда в 1938 г. выселили китайцев, то владивостокцы почти год испытывали недостаток в овощах⁶⁰.

Депортация корейцев и китайцев была проведена из-за опасений, что они могут быть завербованы японской разведкой в качестве шпионов и диверсантов в случае войны с Японией. В духе сталинского времени проблему «потенциальных диверсантов» решили кардинально — выслали всех без разбора, в том числе и тех, кто имел советское гражданство.

Угроза военного конфликта с Японией из потенциальной превратилась в реальную, когда в августе 1938 г. произошёл вооружённый конфликт на советско-китайской границе в районе озера Хасан. Владивосток находился недалеко от зоны боевых действий, поэтому были предприняты меры на случай возможных налётов японской авиации — проводилась светомаскировка, с вечера город погружался в глубокую темноту, на чердаках домов выставлялись ящики с песком и бочки с водой для тушения «зажигалок»⁶¹.

20 октября 1938 г. вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР о разделении Дальневосточного края на два — Приморский и Хабаровский. Владивосток стал краевым центром Приморского края, но главная задача города по-прежнему заключалась в том, что он оставался военно-морской базой, форпостом социализма, призванным охранять восточные рубежи СССР.

Мощь военного потенциала Владивостока была продемонстрирована 24 июля 1939 г., когда здесь впервые отметили день Военно-Морского Флота (ВМФ). Это праздник был установлен постановлением Совета Народных Комиссаров и ЦК ВКП(б) от 22 июня 1939 г. В этот день на акватории Амурского залива состоялось театрализованное представление военных моряков, где была продемонстрирована боевая мощь и подготовка флота.



Авиационный праздник. 1930-е гг.



Кинотеатр «Родина»

С тех пор и по сей день эта традиция не нарушается. В день ВМФ моряки демонстрируют горожанам свои возможности по защите восточных рубежей страны. Как показали последующие события, очень скоро многим из тех, кто участвовал в этом театрализованном представлении, пришлось на деле в боевых условиях проявить свою военную выучку.

- ¹ ГАПК. Ф. 85. Оп. 1. Д. 55. Л. 2.
- ² Зайцев Ю.М. Военно-морская инфраструктура Тихоокеанского флота в системе морской обороны дальневосточных рубежей СССР (1931—1941 гг.). Дис. к.и.н. Владивосток, 2002. С. 302.
- ³ Буюков А. Загадки старого тоннеля // Красное знамя. 1991. 12 сентября.
- ⁴ Тихоокеанский флот России. Владивосток, 2000. С. 30.
- ⁵ ГАПК. Ф. 85. Оп. 1. Д. 114-А. Л. 100.
- ⁶ Ткачёва Г.А. Оборонно-экономический потенциал Дальнего Востока СССР в 1941—1945 гг. Владивосток, 2005. С. 97.
- ⁷ Красное знамя. 29 августа.
- ⁸ Красное знамя. 1938. 27 декабря.
- ⁹ Красное знамя. 1934. 10 мая.
- ¹⁰ Красное знамя. 1934. 23 мая.
- ¹¹ Калиберова Т. Архитектор счастливой судьбы // Владивосток. 2002. 14 ноября.
- ¹² Красное знамя. 1934. 8 и 9 июня.
- ¹³ Дальневосточное морское пароходство. 1880—1980. Владивосток, 1980. С. 157.
- ¹⁴ Владивосток (к 85-летию со дня основания). Сб. материалов. Владивосток, 1945. С. 11.
- ¹⁵ Дальневосточный государственный университет. История и современность. Часть 1 (1899—1939). Владивосток, 1997. С. 109—110.
- ¹⁶ Красное знамя. 1932. 15 сентября.
- ¹⁷ Красное знамя. 1932. 15 января.
- ¹⁸ Красное знамя. 1934. 9 мая.
- ¹⁹ Васильев Е.А. Большой Владивосток. Владивосток, 1938. С. 9.
- ²⁰ Красное знамя. 1934. 5 августа.
- ²¹ Там же. 8 августа.
- ²² ГАПК. Ф. 85. Оп. 1. Д. 114-А. Л. 20.
- ²³ Красное знамя. 1937. 3 августа.
- ²⁴ ГАПК. Ф. 85. Оп. 1. Д. 114-А. Л. 24.
- ²⁵ Там же. Д. 79. Л. 4.

- ²⁶ Там же. Д. 55. Л. 5.
- ²⁷ Там же. Д. 90. Л. 2.
- ²⁸ Васильев Е.А. Указ. соч. С. 53.
- ²⁹ ГАПК. Ф. 85. Оп. 1. Д. 79. Л. 4.
- ³⁰ Красное знамя. 1937. 9 июня.
- ³¹ ГАПК. Ф. 85. Оп. 1. Д. 79. Л. 4.
- ³² Там же. Оп. 5. Д. 65. Л. 14.
- ³³ Красное знамя. 1932. 22 марта.
- ³⁴ Красное знамя. 1938. 9 июля.
- ³⁵ ГАПК. Ф. 85. Оп. 1. Д. 90-В. Л. 1.
- ³⁶ Там же. Д. 114-А. Л. 23.
- ³⁷ Там же. Д. 79. Л. 168.
- ³⁸ Красное знамя. 1937. 5 октября, 15 декабря.
- ³⁹ Красное знамя. 1938. 24 августа.
- ⁴⁰ Там же. 21 марта.
- ⁴¹ ГАПК. Ф. 85. Оп. 1. Д. 79. Л. 3.
- ⁴² Там же. Л. 5—6.
- ⁴³ Красное знамя. 1937. 4 декабря.
- ⁴⁴ ГАПК. Ф. 85. Оп. 1. Д. 79. Л. 176.
- ⁴⁵ Красное знамя. 1940. 15 октября.
- ⁴⁶ ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 31. Л. 140.
- ⁴⁷ Попова Н.Б. Театры Приморья (ТЮЗ, КТОФ) история и судьба // Векторы культуры Тихоокеанской России. История и современность. Вып. 1. Владивосток, 2006. С. 352.
- ⁴⁸ Красное знамя. 1940. 6 ноября.
- ⁴⁹ ГАПК. Ф. 507. Оп. 1. Д. 146. Л. 3.
- ⁵⁰ Красное знамя. 1934. 25 января.
- ⁵¹ Там же. 5 февраля, 17 марта.
- ⁵² Красное знамя. 1937. 1 сентября.
- ⁵³ Красное знамя. 1934. 25 января.
- ⁵⁴ Королёва В.А. Музыка и театр корейцев на Дальнем Востоке России (1860—1937 гг.): диалог истории и искусства. Владивосток, 2008. С. 242.
- ⁵⁵ Красное знамя. 1938. 12 апреля.
- ⁵⁶ Ермакова Э.В. Репрессии против преподавателей Дальневосточного государственного университета // VII Арсеньевские чтения. Уссурийск, 1994. С. 98.
- ⁵⁷ Дальневосточный государственный университет. С. 115.
- ⁵⁸ Приморский край: Краткий энциклопедический словарь. Владивосток, 1997. С. 161.
- ⁵⁹ ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 710. Л. 163—164.
- ⁶⁰ Щебенькова Е.А. Владивосток — моя судьба. Владивосток, 2004. С. 15.
- ⁶¹ Щебенькова Е.А. Указ. соч. С. 22—23.

ВЛАДИВОСТОК В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

О начале Великой Отечественной войны владивостокцы узнали во второй половине дня 22 июня 1941 г. из выступления по радио наркома иностранных дел В.М. Молотова.

23 июня и в последующие дни на предприятиях города, в воинских частях на кораблях Тихоокеанского флота прошли митинги и собрания. Большой митинг состоялся на Дальзаводе. На нем присутствовали первые лица края и города: секретарь крайкома ВКП(б) Н.М. Пегов, председатель Владивостокского горсовета Н.И. Беликин, другие партийные и хозяйственные руководители. В резолюции, принятой на митинге было записано: «Работать не покладая рук на нужды армии и флота! Защищать страну оружием и стахановским трудом!»¹. Подобная решимость отстоять свою Отчизну, готовность жителей Владивостока отдать все силы для победы высказывалась участниками других митингов и собраний.

На волне патриотического подъёма в первые дни войны в Приморский крайвоенкомат было подано от граждан города свыше 500 заявлений с просьбой немедленно отправить на фронт добровольцами². Поток заявлений не иссяк и в последующие дни. Всего за годы войны на фронт ушли более 70 тыс. владивостокцев, из них 13 тыс. погибли, защищая Родину³.

С началом войны народное хозяйство страны перестроилось на военный лад. 26 июня 1941 г. вышел Указ Президиума

Верховного Совета СССР «О режиме рабочего времени рабочих и служащих в военное время»⁴, согласно которому был принят ряд мер по мобилизации трудовых ресурсов и распределению рабочей силы. Вводились обязательные сверхурочные работы продолжительностью от 1 до 3 часов, отменялись отпуска. В единственный выходной день население часто (один — два раза в месяц) привлекали на общественные работы, так называемые воскресники. Запрещалось увольнение с работы по собственному желанию. Прогулы квалифицировались как дезертирство, лица, допустившие их, привлекались к судебной ответственности.

Перестройка, связанная с войной, потребовала от промышленных предприятий, учреждений и организаций Владивостока более интенсивной работы, для чего на производство стали привлекать женщин, молодёжь, пенсионеров. С июля — августа 1941 г. газета «Красная знамя» стала регулярно публиковать материалы о пенсионерах, вернувшихся на производство. Так, в одном из номеров газеты рассказывалось о А.Ф. Кудрявцеве, который в возрасте 69 лет вновь вернулся в вагонно-пассажирское депо Первая Речка⁵. К ноябрю 1941 г. таких было 253 пенсионера⁶.

Широкомасштабная пропагандистская кампания развернулась по привлечению на производство женщин-домохозяек. Им пришлось осваивать сугубо мужские специальности — слесарей, электросварщиков, помощников машинистов, во Владивостокском торговом и рыбном портах создавались женские бригады грузчиков. Привлечение на производство новых рабочих из женщин потребовало использовать различные методы их технического обучения по сокращённой программе. Так, в августе 1941 г. в депо Первая Речка для девушек были организованы краткосрочные курсы помощников машинистов, а уже в октябре они приступили к работе. К январю 1942 г. на работу в Приморском крае вышли 50 тыс. женщин, ранее не занятых на производстве⁷. На сельскохозяйственные работы (сенозаготовки, уборка зерновых) широко привлекались учащиеся средних школ Владивостока. Осенью 1941 г. большая группа школьников была направлена на работу в Михайловский район⁸.

С началом войны Владивосток оказался в глубоком тылу. Но в то же время он был и своеобразным прифронтовым городом. Близость советско-китайской границы, где располагалась миллионная Квантунская армия, вынуждала принимать меры на случай нападения со стороны Японии — союзницы гитлеровской Германии. Потенциальная возможность её нападения на советский Дальний Восток заставляла держать в регионе большие воинские контингенты и укреплять обороноспособность края.

С сентября 1941 г. тысячи владивостокцев, как и другие жители края, привлекались на строительство бомбоубежищ и оборонительных рубежей военно-морского флота. За годы войны (на 1 января 1945 г.) во Владивостоке было построено 2303 убежища, которые могли принять более чем 60 тыс. чел.⁹

На случай возможных бомбёжек японцами весь город был разбит на квадраты ПВО, где было установлено круглосуточное дежурство бойцов, проводилась маскировка отдельных особо важных объектов, часть зданий была окрашена в тёмно-серый цвет. С 4 июля вводилась светомаскировка: окна домов закрывались тёмными шторами, ставнями, щитами, погасили уличные фонари. Облик города заметно изменился, он принял суровый военный вид.

К нарушителям светомаскировки принимали строгие меры, вплоть до уголовной ответственности. В августе 1941 г. судебно — уголовная коллегия Приморского краевого суда приговорила двух жителей Владивостока как злостных нарушителей правил светомаскировки к трём и четырём годам лишения свободы¹⁰.

С началом войны предприятия города перешли на выпуск военной продукции. На крупнейшем предприятии города — Дальзаводе — начались работы по переоборудованию торговых и рыболовецких судов для военных целей. Помимо этого, несмотря на отсутствие специалистов оружейного дела, здесь сумели наладить производство пистолетов-пулемётов Дегтярёва (ППД), а также мин и гранат. Чтобы обеспечить бесперебойную работу, вышло распоряжение дирекции, по которому руководители цехов, отделов переводились на казарменное положение, а в их кабинетах были поставлены кровати¹¹.

В 1941 г. Дальзавод приступил к выполнению важного задания по подготовке отдельных кораблей Тихоокеанского флота к переходу северным морским путём на Северный флот. В кратчайшие сроки корпуса четырёх миноносцев были укреплены, так как им предстоял переход в сложных ледовых условиях. Эти корабли успешно совершили переход и сразу же включились в боевые операции. Заводской коллектив принял активное участие и в подготовке шести подводных лодок к переходу на Северный флот через Индийский и Атлантический океаны. Позже были проведены работы с десятью малыми подводными лодками, которые отправили по железной дороге на Черноморский флот. И всё же основной задачей Дальзавода в годы Великой Отечественной войны оставался судоремонт. Ремонтировались как корабли Тихоокеанского флота, так и суда Дальневосточного морского пароходства.

Владивостокцы с первых дней войны приняли активное участие в создании фонда обороны, перечисляя туда часть своих заработков и личные сбережения. 7 июля 1941 г. в Приморской краевой конторе Госбанка был открыт специальный счёт, куда люди вносили свои личные сбережения, ценные вещи (золото, серебро). За август 1941 г. от жителей Владивостока в фонд обороны поступило 2,6 млн. руб., 1916 золотых и серебряных вещей¹². За полгода (с августа 1941 г. по февраль 1942 г.) уже 44,368 млн. руб. деньгами и облигациями. В январе 1943 г. в течение двух недель было собрано 4 млн. руб.¹³ Кроме того, владивостокцы внесли значительную долю средств на строительство бронепоезда «Приморский комсомолец», эскадрильи «Советское Приморье», танковой колонны «Приморский комсомолец».

Ещё одним видом помощи фронту стал сбор подарков и тёплых вещей для бойцов Красной Армии. На сборные пункты владивостокцы несли шубы, полушубки, валенки, рукавицы, куртки, фуфайки, стёганные брюки, тёплое нижнее бельё, шапки, шарфы, а также различные мелкие бытовые предметы, которые могли пригодиться бойцам: бритвенные принадлежности, одеколон, папиросы, носовые платки, носки, кисеты, блокноты и т.п. Кроме того, в посылки клали мясные, рыбные и фруктовые консервы.

Помогать фронту, отрывая от себя, было не просто. Тяготы военного времени усугублялись тяжёлым социально-бытовым положением населения Владивостока. В ноябре — декабре 1941 г. было введено нормированное снабжение основными продовольственными и промышленными товарами. Норма выдачи хлеба по карточкам для 1-й категории составляла 600 граммов в день, для 2-й — 500 граммов.

С 1944 г. возобновилась коммерческая торговля. Но цены в таких магазинах были очень высокие. Так, 1 кг мяса на рынке стоил 140—150 руб., в коммерческих магазинах — 320—330 руб., 1 кг кеты на рынке продавался по 50—60 руб., в коммерческом магазине — 140—160 руб.

По воспоминаниям старожила города Е.А.Щебеньковой военное время было голодным. «В школе нам варили на воде кашу, иногда добавляя в неё сухое молоко, — это после того, как в 1943 г. пошла американская помощь... По условиям военного времени ловить рыбу даже на удочку, запрещалось — вся рыба шла на фронт... На Ленинской были организованы котлопункты, в которых на воде варили галушки, за тарелкой которых люди стояли по 5—6 часов в очереди»¹⁴.

Для решения продовольственной проблемы краевые и городские власти, выполняя постановление Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) «О выделении земель для подсобных хозяйств и под огороды рабочим и служащим»¹⁵, приняли меры по развитию во Владивостоке индивидуальных огородов. Весной 1942 г. жителям города, изъявившим желание приобрести земельные участки для огородничества, по решению крайисполкома было выделено свыше 3 тыс. га земли в окрестностях Владивостока вдоль железной дороги от станции Первая Речка до Надеждинской. В 1942 г. горожане вырастили на своих огородах более 100 тыс. центнеров картофеля и овощей¹⁶. В 1943 г. разработали новые земельные участки в районе Кипарисово. В общей сложности в годы войны почти 40 тыс. владивостокцев имели индивидуальные огороды, их общая площадь составляла около 4 тыс. гектаров¹⁷.

Тем не менее, отдельные виды продуктов приобрести было крайне сложно. Осенью и зимой 1942 г. во Владивостоке

ухудшилось снабжение детских учреждений и молочных кухонь города молоком, что увеличило заболеваемость и смертность среди детей. Женщины были вынуждены брать больничные по уходу за детьми, поэтому подолгу не работали, предприятия лишались рабочих кадров и не справлялись с планами по выпуску военной продукции. Это была серьёзная проблема, которую пытались решить местные партийные и советские органы власти. Вопрос о поставках молока из колхозов для нужд городских детей неоднократно обсуждался на заседаниях крайкома и крайисполкома¹⁸.

Приморский крайком ВКП(б) был вынужден командировать в сельские районы края специальных уполномоченных, в обязанности которых входила задача обеспечить город нужным количеством молока для детского питания. Как отмечалось в документах, нужно было заставить руководителей сельскохозяйственных предприятий поставлять молоко в город, «...поскольку некоторые председатели колхозов считают, что лучше продавать молоко на рынке по 40 руб. за литр или обменивать его у других хозяйственных организаций, чем отдавать по установленной государственной цене в детские учреждения города»¹⁹.

По мере продолжения войны потребность в рабочих руках возрастала. В целях обеспечения рабочей силой предприятий военной промышленности и строек, а также других отраслей народного хозяйства, работающих на нужды обороны, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 февраля 1942 г. вводилась трудовая мобилизация. Мобилизации подлежали мужчины в возрасте от 16 до 55 лет и женщины от 16 до 45 лет, не работающие в государственных учреждениях и предприятиях.

В Приморском крае по данным 1943 г. отделом мобилизации крайисполкома на постоянную и сезонные работы было мобилизовано 35 613 чел. Большая часть из них — 17 824 чел. на сельскохозяйственные работы, 7320 чел. — на заводы и фабрики и 2550 чел. призывали в трудовые резервы (школы ФЗО и ремесленные училища)²⁰.

Призыв в школы фабрично-заводского обучения был составной частью трудовой мобилизации. Однако, многие родите-

ли были против того, чтобы их детей направляли в школы ФЗО и ремесленные училища, т.к. там обучались так называемые «неблагополучные дети» — второгодники, хулиганы, беспризорники, дети, совершившие мелкие правонарушения.

Тем не менее, выпускники школ ФЗО и ремесленных училищ достойно трудились на производстве. В 1943 г. Владивостокский завод «Металлист» держал одно из первых мест в крае по выполнению и перевыполнению плана выпуска военной продукции, а там работали в основном те, кто закончил школу ФЗО или учился в ней²¹.

На Дальзаводе бригада Ивана Калужного, состоявшая из подростков 16—17 лет, постоянно перевыполняла планы. Хотя в целом завод в 1943 и 1944 гг., т.е. в тот период, когда в трудовой коллектив влилось большое число молодёжи, не справлялся с плановыми показателями. Если в 1941 и 1942 гг. процент выполнения плана по товарной продукции составил соответственно 100% и 103%, то в 1943 и 1944 гг. — 63,8% и 97,1%²².

Трудовая мобилизация иногда сопровождалась так называемыми «перегибами», когда к работе привлекали женщин, имеющих детей до двух лет, и у которых не было других членов семьи, способных присмотреть за ними; подростков, моложе установленного законом возраста, больных, людей с физическими недостатками (калек). В 1944 г. во Владивостоке в ходе мобилизации на лесозаготовки почти 100 чел. не явились на призывные пункты. Было решено отдать их под суд, но когда начали разбираться, то выяснилось, что почти все эти люди не подлежат мобилизации по закону. Этот и другие подобные случаи рассматривались на заседании Приморского крайисполкома, где в частности было отмечено: «Всякая мобилизация регламентируется законом. Если посмотреть практику выполнения законом по мобилизации рабочей силы, мы должны сказать, что в этой области по Приморскому краю имеется много нарушений»²³.

В годы войны возросло значение Владивостока как транспортного узла, располагающего единственным на Тихом океане портом круглогодичного действия, который имел железнодорожное сообщение со всей страной. В результате военных действий немцев порты Чёрного, Азовского и Балтийского морей

были фактически блокированы или даже захвачены. Коммуникации Мурманска и Архангельска часто нарушались. Поэтому основная тяжесть внешних транспортных перевозок легла на портовиков и железнодорожников Владивостока.

Уже 29 августа 1941 г. ЦК ВКП(б) и СНК СССР приняли постановление «О расширении, упорядочивании и капитальном ремонте Владивостокского порта», обязывающее местных руководителей (секретаря Приморского крайкома ВКП(б) Н.М. Пегова, заведующего отделом транспорта Д.Н. Шнуренко) организовать все необходимые работы в рамках подготовки к приёмке большого количества иностранного груза, который необходимо было переработать и отправить на запад страны. На протяжении августа — сентября 1941 г. в помощь портовикам привлекались жители города. На воскресниках владивостокцы ремонтировали дороги, причалы, укладывали подземные водосточные коллекторы, благоустраивали грузовые площадки.

Через Владивостокский порт поступали грузы по ленд-лизу. Ленд-лиз представлял собой помощь США Советскому Союзу на основе займов и аренды различных товаров и ресурсов (вооружение, боеприпасы, продовольствие, стратегическое сырьё), необходимых для борьбы с фашизмом. Действие закона о ленд-лизе на СССР распространялось с ноября 1941 г. Первый большой караван из 9 судов с грузами ленд-лиза из США прибыл во Владивосток 1 мая 1942 г.²⁴

Всего за годы войны через Тихий океан было отправлено 49,7% всех поставок по ленд-лизу. Из них 2,6% через Берингово море и Берингов пролив северным морским путём, 47,1% — в дальневосточные порты, в основном во Владивосток²⁵.

Для доставки этих грузов использовались суда Дальневосточного государственного морского пароходства (ДВГМП). К началу войны флот ДВГМП имел 85 судов, к ним за годы войны добавились 39 судов, перебазируемых из западных пароходств и 128, поступивших по ленд-лизу, в числе которых были отремонтированные старые суда и новые крупнотоннажные сварные сухогрузы типа «Либерти» и танкеры.

Поставки грузов ленд-лиза были сопряжены с опасностью и риском. 23 судна ДВГМП за годы войны погибли, 9 из них в ре-

зультате несчастных случаев были выброшены штормом на скалы, раздавлены льдами, подорвались на своих минах и т.п., 14 потоплены японской авиацией и неопознанными подводными лодками.

Грузы, доставленные во Владивосток, тут же перегружались в вагоны и по Транссибу отправлялись на фронт или военные заводы Урала и Сибири. Для того чтобы справиться с возрастающим потоком, портовикам приходилось работать в две — три смены и одновременно осуществлять техническую реконструкцию порта. В 1942—1943 гг. порт был дополнительно оснащён гусеничными, автомобильными и портальными кранами, в том числе способными выгружать тяжеловесные грузы (паровозы, тендеры). Количество портальных кранов было доведено до 20, смонтировано около двух километров пластинчатых и ленточных транспортёров²⁶. Всё это позволило порту с 1943 г. перейти на круглосуточную работу и увеличить объём перерабатываемых грузов. К этому времени поставки по ленд-лизу возросли, а их пик пришёлся на вторую половину 1943 г. и весь 1944 г. За 1944 г. в порту была обработано 536 судов, груз из которых размещён на 112 тыс. вагонах и платформах²⁷. Лишь с весны 1945 г. поток грузов начал уменьшаться. Всего за годы Великой Отечественной войны Владивосток переработал 7,9 млн. тонн импортных грузов, это в 4 раза больше, чем Мурманск, и в 5 раз больше Архангельской группы портов (Архангельск, Бакарица, Северодвинск)²⁸.

В напряжённом ритме работали не только портовики, но и железнодорожники, стремящиеся как можно быстрее отправить грузы по месту назначения. Для увеличения пропускной способности Уссурийской железной дороги американцы по ленд-лизу поставляли подвижной состав — вагоны, паровозы. Всего за годы войны США направили в СССР около 2 тыс. паровозов, часть из них была доставлена во Владивосток, где для их выгрузки на железнодорожной станции Мыс Чуркин установили специальный мощный кран.

Поставки американских грузов через Владивосток явились основанием для открытия здесь консульства США, сотрудники которого отслеживали деятельность, связанную с программой

ленд-лиза²⁹. Но августе 1948 г., когда между бывшими союзниками по Второй мировой войне началась «холодная война», консульство США было закрыто.

С 1943 г., когда в ходе Великой Отечественной войны наступил перелом и стало ясно, что победа близка, во Владивостоке стали больше уделять внимания проблемам, связанным с будущей мирной жизнью. В декабре 1943 г. открылся учительский институт, на базе которого в 1956 г. восстановили Дальневосточный государственный университет. В марте 1944 г. Владивостокский морской техникум преобразовали в высшее инженерное морское училище (в 1965 г. ему присвоили имя Г.И. Невельского). В сентябре 1944 г. по решению горисполкома открылось художественное училище³⁰. В том же году принято решение о реорганизации Владивостокской городской библиотеки им. Н.В. Гоголя в краевую. Ей присвоили имя А.М. Горького.

Все годы войны владивостокцы принимали участие в воскресниках по сбору металлолома. Ежеквартально горисполком устанавливал для предприятий, организаций и населения план заготовки и сдачи лома и отхода чёрных и цветных металлов³¹. С 1943 г. начался сбор средств в помощь населению освобождённых от немецкой оккупации территорий. Для восстановления городов и сёл, разрушенных немецко-фашистскими оккупантами, и помощи населению были направлены несколько вагонов со строительными материалами, продуктами, одеждой и домашней утварью³².

Кроме этого, собирались деньги, продукты, вещи для семей фронтовиков — владивостокцев. Только с 15 октября по 1 ноября 1944 г. в рамках двухнедельника по оказанию помощи семьям фронтовиков и инвалидов войны жители города собрали 1 млн. руб., 4133 единиц вещей и обуви, 500 тонн продуктов (мука, овощи, мёд, рыба). Помимо этого им отремонтировали 2114 квартиры, подвезли 8191 тонну угля³³.

Война сказалась на социально-культурной жизни города. Сократилось количество учреждений культуры. Если в 1940 г. во Владивостоке было 25 клубов, то в 1945 г. их осталось только 12. В 1940 г. в городе имелось 88 библиотек, в 1945 г. осталось 28. Сократилось количество школ, что вызвало необходимость про-

водить занятия в три смены. Отделы народного образования в связи с войной вынуждены были передать ряд школьных зданий другим ведомствам. Это привело к следующим изменениям. Если в 1940 г. в городе было 40 школ, из них 16 средних и 7 семилетних, то в 1943 г. осталось 35, из них 12 средних и 10 семилетних. Сократилось и количество учащихся. В 1940 г. их насчитывалось 20 575, в 1943 г. — 16 875. Это объяснялось оттоком ребят из школ в ремесленные училища, а также уходом на производство³⁴.

Вместе с тем не прекратилась деятельность театров, кинотеатров, концертных площадок. В годы Великой Отечественной войны во Владивостоке с гастрольями побывали такие известные коллективы, как джаз Л.О. Утёсова, ансамбль песни и пляски под управлением И.О. Дунаевского, цыганский театр «Ромэн», ансамбль народного танца под руководством И.А. Моисеева, Ленинградский театр эстрады и миниатюр с А.И. Райкиным.

Продолжали работать все четыре кинотеатра. Кино в условиях военного времени служило мощным идеологическим и пропагандистским средством мобилизации жителей города на усиленную работу для нужд фронта, поддержки боевого духа и веры в скорейшую победу над врагом. Соответствующим образом был построен и репертуар кинотеатров. В нем преобладали фильмы на военно-патриотическую и историко-революционную темы: «Парень из нашего города», «Машенька», «Она защищает Родину», «Два бойца», «Радуга», «Воздушный извозчик», «Александр Невский», «Кутузов», «Александр Пархоменко», «Котовский». Для поднятия настроения в кинотеатрах шли также художественные фильмы «из мирной жизни», в том числе и зарубежные из стран — участниц антигитлеровской коалиции: английские «Леди Гамильтон», «Джордж из Динки Джаза», американские «В старом Чикаго», «Багдадский вор», «Тётка Чарлея».

Наряду с художественными в годы войны часто демонстрировались документальные фильмы: «Разгром немецких войск под Москвой», «Сталинград», «Ленинград в борьбе», «Урал куёт победу», «Победа в пустыне» (Великобритания). Большой популярностью у зрителей пользовались выпуски Союзкиножурнала,

где демонстрировались документальные кадры, заснятые на фронтах Великой Отечественной войны.

Война крайне отрицательно сказалась на облике Владивостока. Из-за нехватки рабочих рук городская инфраструктура в годы войны была запущена. Дороги, мостовые, тротуары, ливневые стоки на большинстве улиц пришли в негодность. В плачевном состоянии были городские парки, сады и скверы. Уборка улиц и вывозка мусора проводилась нерегулярно. Город выглядел сильно захламлённым, засорённым, неухоженным. Для того чтобы встретить праздник Великой Победы в чистом и опрятном городе, в 1945 г. горсовет создал специальный трест, который должен был навести порядок.

На работы по уборке грязи и мусора, скопившегося за годы войны, привлекались предприятия города и население. Вся территория Владивостока была разбита на участки, которые закреплялись за предприятиями и организациями. В 1945 г. трест с их помощью и помощью горожан выполнил работы по благоустройству на сумму свыше 2 млн. руб. На этих работах горожане отработали 70 тыс. человеко-дней. Наибольшую активность здесь проявили коллективы завода № 202, торгового порта, крайсвязи, крайпотребсоюза. Так были построены новые тротуары, отремонтированы коллекторы и ливневые стоки³⁵. В 1945 г. на благоустройство горисполком потратил 4,2 млн. руб.³⁶

9 мая 1945 г. по радио жители Владивостока узнали о капитуляции Германии и окончании войны. В тот же день на Возкальной площади состоялся общегородской митинг. Площадь и ближайшие улицы были запружены народом. Радость была беспредельной: конец войне! Победа!

Жители Владивостока внесли достойный вклад в Победу над фашисткой Германией. За трудовые достижения в годы войны многие владивостокцы были награждены орденами и медалями, среди них работники Дальзавода М. Лариошин, В. Новиков, А. Сибиряков, работники торгового порта Н.Н. Майданюк, И.Е. Богдашевский, А.Ф. Потурнак, А.Х. Передерий. Были отмечены и трудовые коллективы. 24 января 1945 г. Дальневосточному морскому пароходству вручили переходящее Красное знамя



Военный всеобуч призывников



Митинг на привокзальной площади в День Победы



9 мая 1945 г. на улицах Владивостока



Праздник со слезами на глазах

Государственного комитета обороны. В июне 1945 г. орденом Ленина награждён Дальзавод.

6 августа 1945 г. во Владивосток пришёл первый эшелон с демобилизованными воинами-победителями. К их прибытию хорошо подготовились. На станции Угольная для демобилизованных воинов был оборудован специальный зал, открыт буфет-ресторан, парикмахерская, справочное бюро. То же самое сделали и на Владивостокском вокзале. Здесь оборудовали помещение для отдыха с бильярдом, обновили интерьер ресторана. Кроме того, в городе открыли общежитие для тех демобилизованных, кто следовал дальше из Владивостока на Сахалин и Камчатку³⁷.

Великая Отечественная война закончилась, но продолжалась Вторая мировая война. Советский Союз, выполняя взятые на себя на Крымской конференции (февраль 1945 г.) обязательства перед союзниками по антигитлеровской коалиции, 9 августа объявил войну Японии. Владивосток оказался в непосредственной

близости от зоны боевых действий. 9 августа на всей территории Приморского края было объявлено военное положение. Приказом начальника Владивостокского гарнизона в городе и его окрестностях с 24 до 5 утра вводился комендантский час, вновь возобновлялась светомаскировка. Принятые меры оказались вполне обоснованными. 18 августа японский бомбардировщик, управляемый лётчиком камикадзе (смертником) попытался атаковать танкер «Таганрог», который стоял под разгрузкой на нефтебазе (район Первой Речки). Огнем из зениток самолёт был сбит. Для Владивостока это был единственный боевой эпизод, имеющий отношение к событиям советско-японской войны августа 1945 г.

Война с Японией оказалась скоротечной, 2 сентября Япония капитулировала. Указом Президиума Верховного Совета СССР 3 сентября объявлено праздником победы над Японией и нерабочим днём. В этот день во Владивостоке состоялся общегородской митинг, а вечером город был расцвечен праздничной иллюминацией и фейерверком.

¹ Пегов Н.М. Далёкое — близкое. Владивосток, 1987. С. 110.

² Город нашенский. Владивосток, 1970. С. 269.

³ Янчева Т.И. Имена героев Великой Отечественной войны на карте Владивостока. Владивосток, 2005. С. 5.

⁴ Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 3. М., 1968. С. 37—38.

⁵ Красное знамя. 1941. 2 сентября.

⁶ Там же. 7 ноября.

⁷ Пегов Н.М. Указ. соч. С. 128.

⁸ ГАПК. Ф. 26. Оп. 1. Д. 100. Л. 107.

⁹ Ткачёва Г.А. Вторая мировая: на дальневосточных рубежах // Дальневосточный учёный. 2005. 7 марта.

¹⁰ Красное знамя. 1941. 15 августа.

¹¹ Владивосток, 1995. 5 мая.

¹² Приморский край. 25 лет со дня освобождения Приморья от интервенции и белогвардейщины. Владивосток, 1947. С. 343.

¹³ Город нашенский... С. 273.

¹⁴ Щебенькова Е.А. Владивосток — моя судьба. Владивосток, 2004. С. 26—28.

- ¹⁵ Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 3. М., 1968. С. 65.
- ¹⁶ Красное знамя. 1943. 2 апреля.
- ¹⁷ Красное знамя. 1944. 4 марта.
- ¹⁸ ГАПК. Ф. 26. Оп. 1. Д. 162. Л. 101—102.
- ¹⁹ Там же. Л. 102.
- ²⁰ Там же. Д. 221. Л. 131.
- ²¹ Там же. Д. 220. Л. 22.
- ²² Ткачёва Г.А. Оборонно-экономический потенциал Дальнего Востока СССР в 1941—1945 г. Владивосток, 2005. С. 271.
- ²³ ГАПК. Ф. 26. Оп. 1. Д. 221. Л. 133; Д. 265. Л. 24.
- ²⁴ Тесельская И.П. Деятельность железнодорожников и портовиков Владивостока по приёмке и отправке грузов ленд-лиза на советско-германский фронт в годы Великой Отечественной войны // Проблемы славянской культуры и цивилизации. Материалы XI международной научно-методической конференции. Уссурийск, 2009. С. 92.
- ²⁵ Паперно А.Х. О ленд-лизе и тихоокеанской транспортной эпопее // Отечественная история. 1997. № 2. С. 107—127.
- ²⁶ Вострикова А.А. Трудовой подвиг транспортников Дальнего востока в годы Великой Отечественной войны // Дальний Восток за 40 лет Советской власти. Комсомольск-на-Амуре. 1958. С. 523.
- ²⁷ Дальневосточное морское пароходство. 1880—1980. Владивосток, 1980. С. 239.
- ²⁸ Камчатка XVII—XX вв. М., 1997. С. 94.
- ²⁹ Джейн Миллер Флойд. Из истории генконсульства США во Владивостоке // Владивосток. 1999. 16 июля.
- ³⁰ ГАПК. Ф. 373. Оп. 1. Д. 314. Л. 33.
- ³¹ Там же. Л. 4.
- ³² Красное знамя. 1943. 6 ноября.
- ³³ ГАПК. Ф. 85. Оп. 5. Д. 58. Л. 56.
- ³⁴ Там же. Д. 65. Л. 32, 35.
- ³⁵ Там же. Д. 60. Л. 52, 57, 62.
- ³⁶ ГАПК. Ф. 373. Оп. 1. Д. 331. Л. 1.
- ³⁷ Красное знамя. 1945. 25 июля.

ГОРОД В ПОСЛЕВОЕННОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ

Первые свидетельства о том, что тяготы военного времени закончились, и начинается новая мирная жизнь, проявились во Владивостоке сразу после окончания войны с Японией — осенью 1945 г. Предприятия города возвращались к нормальному режиму работы, отменялись обязательные сверхурочные, без которых нельзя было обойтись в годы войны. Продолжилось начавшееся весной 1945 г. благоустройство и озеленение города. В первую очередь благоустраивались улицы в центре города — ремонтировалась проезжая часть, мостовые, устанавливались новые уличные фонари, отдельные здания перелицовывались из тёмного (защитного) цвета в светлые тона. За первые четыре послевоенных года (1946—1949) на благоустройство было потрачено 31,2 млн. руб., в городе высажено 21 950 деревьев, 87 717 кустарников, устроено 10 200 кв. м цветников и газонов¹.

Особое внимание уделено улице Набережной и берегу Амурского залива у Семёновского ковша. В мае 1946 г. Владивостокский горисполком принял решение о переносе Семёновского рынка в район улицы Суйфунской (Уборевича). Площадь бывшего Семёновского рынка отдали под строительство стадиона «Динамо». Поначалу было сооружено футбольное поле, где осенью того же года состоялись первые футбольные матчи. Позднее построены площадки для игры в волейбол, баскетбол, городки, два теннисных корта². Территорию вокруг нового стадиона, включая прилегающую к воде прибрежную полосу, бла-

гоустроили — убрали хлам и мусор, землю выровняли бульдозером и засыпали песком, высадили кустарник.

Городские власти занялись другими насущными проблемами повседневной жизни горожан: работой общественного транспорта, ремонтом жилого фонда и городских автомагистралей. Хотя привести в должное состояние городское хозяйство, которому в годы войны уделялось мало внимания, было непросто. Не хватало техники, рабочих рук. На ремонт дорожного покрытия, тротуаров, ливневых коллекторов привлекались военнопленные японцы. Кроме того, летом 1946 г. командование Тихоокеанского флота оказало помощь городу, выделив в качестве рабочей силы роту матросов³.

Осенью 1945 г. было восстановлено движение двух автобусных маршрутов: Вокзал — Эгершельд, Вокзал — Луговая⁴. Улучшилась работа морской переправы через Золотой Рог, на смену буксирному катеру с прицепной баржей пришли пассажирские катера, так называемые морские трамваи. Осенью 1946 г. в эксплуатацию вступила вторая линия водной переправы через Золотой Рог. Помимо рейсов на мыс Чуркин, пассажирский катер стал ходить в бухту Диомид⁵, а в летнее время, чтобы облегчить горожанам путь до пригородных мест отдыха, и из Семёновского ковша на 19-й километр⁶.

Основное внимание горисполком уделял работе главному городскому общественному транспорту — трамваю. В 1946 г. в трамвайном парке насчитывалось 52 вагона, но на линию в среднем выходил 21⁷, с 1947 г. пустили дополнительно отремонтированные вагоны⁸. В 1950 г. горисполком приобрёл шесть новых трамвайных вагонов, что позволило увеличить пассажиропоток. В 1948 г. трамваем за год было перевезено 30,8 млн. чел., в 1950 г. — 34,6 млн.⁹

Насущные проблемы городского хозяйства местная власть решала за счёт собственных средств, государственные капиталовложения из центра Владивостоку в первую послевоенную пятилетку (1946—1950 гг.) практически не выделялись. Все финансовые и материально-технические ресурсы уходили на восстановление народного хозяйства городов, сёл европейской части СССР, пострадавших в годы Великой Отечественной войны.

Наиболее зримым воплощением мирной жизни стало возобновившееся жилищное строительство, приостановленное в годы войны. Жильё строили как крупные промышленные предприятия — завод им. Ворошилова (Дальзавод), торговый порт, Приморскуголь, судовой верфь Главрыбстроя и другие организации, так и отдельные граждане в рамках индивидуального строительства.

Ведомственное жилищное строительство велось в крайне ограниченных масштабах, за год удавалось возвести лишь несколько домов на 4—8 квартир и один — два многоквартирных. При таких темпах строительства получить квартиру от предприятия рядовому труженику было практически невозможно. Для большинства владивостокцев наиболее реальной возможностью обзавестись собственным жильём в то время являлось индивидуальное жилищное строительство, которое в послевоенные годы стало распространённым благодаря специальному постановлению Совета Министров СССР, принятому в 1946 г. Согласно ему все желающие построить деревянный или каменный 2—3-комнатный дом получали кредит в 8—12 тыс. руб. со сроком погашения до 12 лет¹⁰. Владивостокцы воспользовались предоставленным шансом, только в 1946 г. городскими властями было выдано 1300 разрешений на индивидуальное строительство¹¹. Чтобы ускорить разметку земельных участков, городской земельный отдел принял на работу геодезиста и топографа.

Ещё одним убедительным фактором мирной жизни, стало внимание городских властей к отдыху и досугу горожан. Сразу после войны осенью 1945 г. были отремонтированы городские кинотеатры: «Арс», «Комсомолец» и «Уссури». После капитального ремонта кинотеатр «Уссури» решением крайисполкома стал образцово-показательным. Там установили новую более мощную киноустановку, обеспечивающую лучшую передачу звука и более яркое и чёткое изображение на экране. В фойе построили эстраду для оркестра, который перед вечерними сеансами играл для зрителей.

Помимо «Уссури», «Комсомольца» и «Арс» к услугам горожан были ещё два кинотеатра — «Родина» и сезонный «Летний», который открылся в 1949 г. Кинофильмы демонстрировались также в клубах и на киноустановках. По отчёту городской киносети

за 1949 г. во Владивостоке с пригородами насчитывалось 5 кинотеатров, а общее число клубов и киноустановок — 14¹². Кино по-прежнему оставалось самым популярным видом культурного досуга у владивостокцев. В первые послевоенные годы в кинотеатрах и клубах демонстрировались как отечественные фильмы — «Весна», «Пятнадцатилетний капитан», «Небесный тихоход», «Поезд идёт на Восток», «Первая перчатка», «Молодая гвардия», так и зарубежные — «Большой вальс», «Серенада солнечной долины». Помимо художественных кинофильмов большим успехом у зрителей пользовались документальные — «Берлин», «Разгром Японии», специальный выпуск кинохроники о турне футболистов московского «Динамо» по Англии в ноябре 1945 г. Кроме того, владивостокцы разнообразили свой досуг, посещая театральные спектакли. Благо в городе появился ещё один театр. К уже существующему краевому драмтеатру им. М. Горького добавился Приморский краевой театр юного зрителя (ТЮЗ), который был образован в сентябре 1946 г. по решению исполкома Приморского краевого Совета депутатов трудящихся как театр для детей и юношества¹³. Основу труппы составили 12 выпускников студии при Приморском краевом театре им. Горького, которая в 1946 г. сделала свой первый выпуск. Кроме них в небольшой творческий коллектив театра (18 чел.) вошли актёры, приглашённые из разных городов СССР¹⁴. Первым художественным руководителем театра был Ю.Л. Котляревский, директором — С.М. Махарадзе. Дебютом ТЮЗа стал спектакль «Как закалялась сталь».

На протяжении восьми лет театр не имел собственного здания, работал то в клубе моряков, то в клубе Дзержинского, часто выезжал на гастроли, выступая в городах Приморского края. Отсутствие собственной базы приводило к большой текучести актёрского состава и неустойчивости репертуара.

В марте 1954 г. ТЮЗ наконец получил здание на ул. Ленинской, 15, со зрительным залом, рассчитанным на 400 мест, и малой сценой на 40 мест. В том же году театру присвоили звание «Имени Ленинского комсомола».

С окончанием войны восстановилась гастрольная концертная деятельность различных творческих коллективов. Постоянным

гостем во Владивостоке был Хабаровский театр музыкальной комедии. С 1945 по 1949 г., в 1951 и 1952 гг. его артисты показали оперетты отечественных и зарубежных композиторов, среди которых «Фиалка Монмартра», «Принцесса цирка», «Баядерка», «Сильва», «Марица» И. Кальмана, «Летучая мышь» И. Штрауса, «Табачный капитан» В. Щербачева, «Свадьба в Малиновке» Б. Александрова. Приезжали на гастролы музыкально-театральные коллективы и из других городов страны. В 1949—1952 гг. во Владивостоке выступили артисты театра оперы и балета из Улан-Удэ, Новосибирска и Фрунзе. Постоянно гастролировали во Владивостоке и исполнители академического плана (вокалисты и инструменталисты), артисты эстрады. В 1946—1948 гг. в городе выступали джаз-оркестр под управлением Дмитрия Покраса, солистка Московской филармонии Тамара Церетели, солист Литовской оперы Михаил Александрович, певица Зинаида Тарская.

Надолго запомнились владивостокцам концерты автора и исполнителя собственных песен Александра Вертинского, прошедшие в октябре 1950 г.¹⁵ Оригинальная, изысканная манера исполнения, необычайный жанр (песни — музыкальные новеллы) были отличительной чертой его выступлений. Свои впечатления о Владивостоке Вертинский изложил в письмах жене Лидии Владимировне: «...Город огромный, грязный, мощённый булыжниками. Драки на каждом шагу. Город портовый, и страсти тут морские, буйные. Кораблей никаких нет, кроме наших... В гастрономах ни колбасы, ни сыру, ни даже масла. Ничего нет, хоть шаром покати. Белый хлеб надо искать по городу. Зато на базаре продают живых крабов...»¹⁶.

Приезд артистов из Москвы, Ленинграда и других городов европейской части страны был довольно хлопотным делом. Единственным средством сообщения в то время являлась железная дорога. Курьерский поезд Москва — Владивосток находился в пути девять с половиной суток, подобное путешествие было крайне утомительным.

Пассажирская авиация в то время делала свои первые шаги: в 1947 г. открылась авиатрасса Владивосток — Хабаровск, с 1948 г. пассажирские двухмоторные самолёты «ИЛ-12» на 27 мест стали летать из Владивостока в Москву. Авиабилеты от

Владивостока до Москвы стоили 1720 руб.¹⁷ Полёты совершались через каждые два дня на третий. Время в пути составляло почти трое суток, поскольку самолёт совершал многочисленные посадки в Хабаровске, Чите, Иркутске, Красноярске, Новосибирске, Омске, Свердловске, Казани¹⁸. Чуть позднее появились так называемые самолёты-экспрессы, благодаря которым количество промежуточных посадок немного сократилось.

Заметным событием послевоенной жизни Владивостока стала отмена карточек на промышленные и продовольственные товары и денежная реформа. 14 декабря 1947 г. вышло соответствующее постановление Совета Министров СССР и ЦК ВКП(б), опубликованное в краевой газете «Красное знамя», согласно которому деньги менялись в течение недели с 16 по 22 декабря из расчёта за десять «старых» рублей давали один «новый» рубль. В торговле в свободной продаже появились продукты и товары повседневного спроса, которые ранее можно было приобрести в ограниченном количестве только при наличии карточки. Однако особого изобилия в магазинах не наблюдалось. Были перебои с белым хлебом, овощами, мясомолочной продукцией, предметами домашнего обихода. По воспоминаниям старожилов в продуктовых магазинах очередь за колбасой и сливочным маслом занимали в 5—6 часов утра¹⁹. Торговая сеть была распределена неравномерно, на окраинах города магазинов не хватало. В районе ул. Рабочей, где проживало 10 тыс. чел., отсутствовал промтоварный магазин²⁰.

В первые послевоенные годы Владивосток развивался и застраивался по проекту 1938 года. Осенью 1950 г. для разработки нового генерального плана во Владивосток прибыла группа инженеров из Ленинградского института по проектированию городов (Гипрогор). Необходимость составления нового генплана была вызвана изменившейся к началу 1950-х гг. военно-политической ситуацией на Дальнем Востоке. Напряжённые отношения с США и Японией, начавшаяся в 1950 г. война в Корее и другие обстоятельства требовали укрепления Владивостока как главной военно-морской базы на Тихом океане. В то же время необходимо было учитывать, что Владивосток являлся местом базирования и обслуживания торгового и рыбного флотов.

Главное внимание проектировщики обратили на реконструкцию центральной части города²¹. Приезд специалистов из Ленинграда стал поводом для широкой дискуссии среди городской общественности. В Приморском филиале Географического общества СССР и на страницах газеты «Красное знамя» развернулись споры — где быть городскому центру. В то время во Владивостоке не было ни одной общегородской площади. Предлагалось, например, сделать общегородской центр в районе Семёновского ковша и стадиона «Динамо» и там воздвигнуть памятник героям, павшим за освобождение Дальнего Востока от интервентов и белогвардейцев, тем самым создав своеобразный «центральный прибрежный форум». Было предложение построить городскую площадь и в районе Суйфунского рынка (ныне сквер на ул. Суханова).

В декабре 1954 г. правительство утвердило новый генеральный план Владивостока. Автор нового генплана Владивостока архитектор А.М. Суворов слегка подкорректировал генплан 1938 г. Е.А. Васильева. Он в частности предложил создать центральную городскую площадь на пересечении улиц Ленинской и Китайской (Океанский проспект)²².

В то время, когда шла работа по составлению нового генерального плана города, краевой комитет партии обратился к правительству с просьбой об оказании Владивостоку помощи в вопросах жилья, работы транспорта, медицинского обслуживания населения. В 1952 г. во Владивостоке побывала правительственная комиссия, которая на месте разбиралась в нуждах города²³. В результате её деятельности Совет Министров РСФСР 28 января 1953 г. принял специальное постановление «О мерах помощи хозяйству города Владивостока». В нём предусматривалось выделение дополнительных средств на развитие базы стройиндустрии, на развитие городских сетей водопровода и канализации, намечался комплекс мер по улучшению работы общественного транспорта, благоустройству и озеленению города.

В дальнейшем этим проблемам городские власти уделяли особое внимание. На озеленение центральных улиц — Ленинской, Китайской, Колхозной — из городского бюджета выдели-

ли дополнительные средства. Так, если в 1948 г. было отпущено на эти цели 8911 руб., то в 1953 г. — 16 330 руб., т.е. увеличили почти в два раза²⁴.

В 1953 г. началась укладка брусчатки на проезжей части улиц Пушкинской, Суйфунской (Уборевича), Дзержинского (Фонтанной) и по Партизанскому проспекту. Большие работы по благоустройству провели на улице Колхозной: проезжую часть замостили камнем, тротуары выложили плитками, вдоль них высадили зелёные насаждения, установили фонари с матовыми светильниками в виде шаров.

Летом 1953 г. во Владивостоке вступил в строй новый асфальтобетонный завод, который ежедневно вырабатывал тысячи тонн асфальта, что позволило облагородить улицы Бестужева, Верхне-Портовую и частично Ленинскую.

Развивался городской транспорт. В 1953 г. во Владивосток поступило 18 новых легковых таксомоторов, 13 автобусов и 6 трамвайных вагонов²⁵. В августе того же года в строй вступила новая трамвайная линия Луговая — Загородная (Борисенко) протяжённостью в два с половиной километра. В ходе строительства, которое осуществлялось методом народной стройки, был проложен трамвайный путь и построен железобетонный мост через речку Объяснения. Стремясь расширить зону охвата трамвайным сообщением, городские власти решили пустить трамвай на Эгершельд, но этому проекту не суждено было реализоваться. Частичным воплощением задуманного стало продление трамвайного пути в сторону Эгершельда, что позволило перенести трамвайное кольцо с Вокзальной площади на новое место, благодаря чему она временно превратилась в центральную площадь города.

В начале 1950-х гг. во Владивостоке велось строительство зданий общественно-гражданского назначения, которые заметно украсили город: на ул. Ленинской рядом с Домом пионеров построили Дом партийного просвещения (позднее здесь расположился городской комитет партии), на пересечении улиц Китайской и Ленинской закончилось возведение большого шестизэтажного здания (его строительство началось ещё до войны). В октябре 1950 г. в нем открылся Дальневосточный технический



Кинотеатр «Уссури». 1950-е гг.



Дальневосточный технический институт рыбной промышленности
(Дальрыбвтуз)



Спортивная гавань. 1950-е гг.



Уборка снега на Ленинской. 1950-е гг.

институт рыбной промышленности и хозяйства (Дальрыбвтуз). Студенты обучались на трёх факультетах: механическом, промышленного рыболовства и технологическом.

Осуществлялось и жилищное строительство. В северо-восточной части города (район нынешней ул. Постышева) интенсивно застраивался посёлок Рыбак. Там в основном строили двухэтажные дома, как деревянные, так и шлакоблочные. Также интенсивно застраивался район улицы Загородной. За четыре года (1950—1953) там вырос целый городок из 24 жилых домов в 2—3 этажа²⁶. Всего во Владивостоке с 1950 по 1954 гг. ввели в эксплуатацию 74 жилых дома общей площадью 42 650 кв. м²⁷.

В начале марта 1953 г. владивостокцы, как и все граждане Советского Союза, на несколько дней погрузились в траур. 5 марта умер «отец народов, вождь и учитель» И.В. Сталин. 9 марта горожане на траурном митинге на Вокзальной площади слушали по радио прямой репортаж из Москвы о прощании со Сталиным. Краевая газета «Красное знамя» на протяжении нескольких дней (с 5 по 13 марта) публиковала материалы, связанные с его смертью — сначала бюллетени о состоянии здоровья, потом медицинское заключение о болезни и смерти, а затем бесконечную череду соболезнований.

Со смертью Сталина завершилась мрачная эпоха тоталитаризма. В истории страны и Владивостока начинался новый этап, который благотворно сказался на развитии города.

¹ ГАПК.Ф.373. Оп.1. Д.349. Л.41.

² Красное знамя. 1949. 24 июня.

³ ГАПК.Ф.373. Оп.1. Д.331. Л.14.

⁴ Красное знамя. 1945. 24 ноября.

⁵ ГАПК.Ф.373. Оп.1. Д.349. Л.74.

⁶ Красное знамя. 1948. 9 июля.

⁷ ГАПК.Ф.373. Оп.1. Д.331. Л.17.

⁸ Красное знамя. 1947. 3 января, 5 июля.

⁹ ГАПК.Ф.373. Оп.1. Д.349. Л.46.

¹⁰ О повышении заработной платы и строительстве жилищ для рабочих, инженерно-технических работников предприятий и строек, располо-

женных на Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке. Постановление Совета Министров СССР 25 августа 1946 г. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: сб. док. М., 1968. Т. 3. С. 332—334.

¹¹ ГАПК. Ф. 26. Оп. 22. Д. 18. Л. 93.

¹² Там же. Ф. 373. Оп. 1. Д. 355. Л. 4, 16.

¹³ Там же. Ф. Р.507. Оп. 1. Д. 12. Л. 4.

¹⁴ Там же. Д. 13. Л. 1.

¹⁵ Там же. Ф. 634. Оп. 1. Д. 5. Л. 14.

¹⁶ Цит. по: Владивосток, 1996. 26 апреля.

¹⁷ Красное знамя. 1947. 24 сентября.

¹⁸ Красное знамя. 1948. 28 мая.

¹⁹ Щebenькова Е.А. Владивосток — моя судьба. Владивосток, 2004. С. 38.

²⁰ ГАПК. Ф. П-68. Оп. 30. Д. 38. Л. 170.

²¹ Красное знамя. 1950. 17 сентября.

²² Аникеев В.В., Обертас В.А. Генеральные планы Владивостока. История, проблемы, решения. Владивосток, 2007. С. 84.

²³ ГАПК. Ф. П-68. Оп. 6. Д. 158. Л. 36.

²⁴ Красное знамя. 1953. 30 марта.

²⁵ Там же. 22 февраля.

²⁶ Там же. 10 мая.

²⁷ ГАПК. Ф. П-68. Оп. 6. Д. 151. Л. 133.

ВЛАДИВОСТОК В ГОДЫ ХРУЩЁВСКОЙ «ОТТЕПЕЛИ»

Середина 1950-х гг. стала рубежным этапом в развитии страны. Смерть Сталина, XX съезд КПСС, массовая реабилитация, внимание властей к решению социальных проблем — эти и другие события ознаменовали начало хрущёвской «оттепели». В истории страны начался качественно новый этап, ознаменованный позитивными переменами. Особое значение «оттепель» имела для Владивостока, поскольку в это время город получил ускоренное развитие во многом благодаря инициативе первого секретаря ЦК КПСС Н.С. Хрущёва, который побывал здесь дважды.

Впервые Н.С. Хрущёв посетил Владивосток осенью 1954 г. вместе с членами Президиума ЦК партии Н.А. Булганиным и А.И. Микояном во время поездки по Дальнему Востоку. Ознакомившись с городом, высокопоставленные чиновники отметили его неблагоустроенность, разбросанность, слабую связь отдалённых районов с центром, явную недостаточность имеющейся строительной базы, плохое жилищное строительство. Действительно в 1955 г. из 11 962 зданий 6868, т.е. более половины, являлись одноэтажными деревянными домами и барачными постройками с печным отоплением без каких-либо коммунальных удобств. Подобные строения составляли 64% жилой площади города¹.

Во многом такое положение сложилось из-за того, что город фактически был закрытой военно-морской базой. В послевоенные годы жилищно-культурное и коммунально-бытовое строи-

тельство велось в ограниченных размерах, поскольку различные гражданские ведомства ожидали перевода в другие города Приморского края, а те, что оставались, рассчитывали получить жилищный фонд за счёт выселяемых. Всё это привело к тому, что Владивосток уступал другим дальневосточным и сибирским городам в развитии жилищно-бытовой инфраструктуры, благоустройстве, наличии медицинских и культурных учреждений².

Вот что писал о Владивостоке того времени известный приморский журналист Ю.В. Мокеев. «Впервые я познакомился с городом в 1955 г., когда по дороге на Сахалин, несколько августовских дней ожидал здесь пароход «Крильон». Столица Приморья поражала своей экзотикой — дома, террасами опоясывающие сопки, волнообразные улицы, бухты и заливы, омывающие пляжи и обрывистые берега, корабли рядом с центральной площадью... Во всем остальном — средний провинциальный город с населением 300 тыс. чел., невысокими зданиями, жиденьким транспортным потоком. Обилие порталных кранов, но ни одного строительного. Правда, в отличие от своих сибирских собратьев, Владивосток щеголял в военной форме. Он и остался бы таким: уже принято было предварительное правительственное решение перенести краевой центр в Уссурийск, а здесь — создать главную базу Тихоокеанского флота»³.

Видимо, в ходе визита 1954 г. Хрущёв убедился в нецелесообразности превращать Владивосток в чисто военно-морскую базу и отменил прежнее решение о готовящемся переселении гражданских ведомств и организаций из Владивостока. 23 июля 1955 г. Совет Министров СССР принял постановление «О жилищном и культурно-бытовом строительстве в г. Владивостоке и его благоустройстве». В нем решение насущных для города проблем возлагалось на союзные министерства, имеющие здесь предприятия и учреждения. Именно они обязаны были построить жилые дома, школы, детские дошкольные учреждения, принять долевое участие в возведении других объектов коммунально-бытовой сферы. Каждому министерству на следующий 1956 г. был дан конкретный план. Так, Министерство судостроительной промышленности СССР обязано было построить 15 тыс. кв. м жилья, Министерство рыбной промышленности — 10 тыс.,

Министерство обороны — 5,5 тыс., Министерство морского флота — 4,5 тыс. На Министерство строительства СССР возлагалась ответственность за возведение школ, больниц, административных зданий и объектов культурно-бытового назначения⁴.

Однако ведомственный подход к решению жилищной проблемы не мог кардинально улучшить ситуацию с жильём во Владивостоке. По-прежнему, как и ранее, сохранялась тенденция, когда строили медленно, мало, в ограниченных объёмах, а рост населения значительно опережал темпы жилищного строительства. Городские власти пытались решить эту проблему, прибегая к «оригинальным решениям». Одним из них стала надстройка новых этажей на уже существующих зданиях, фундамент и несущие конструкции, которых позволяли это сделать. Благодаря этому город получил дополнительную жилплощадь. Только в 1957 г. за счёт сооружения надстроенных этажей в эксплуатацию было сдано 500 кв. м жилой площади⁵.

Другим способом решения жилищной проблемы было так называемое «уплотнение» за счёт изъятия «лишней» площади у контор и учреждений и последующего перепрофилирования под жилую. Во Владивостоке таким способом за 1957 г. было получено 3336 кв. м дополнительной жилой площади⁶. Ситуация стала улучшаться после того, как 31 июля 1957 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О жилищном строительстве в СССР», положившее начало массовому жилищному строительству по всей стране, включая Владивосток.

В 1958 г. при Владивостокском горисполкоме создаётся отдел капитального строительства для руководства возведением жилья в городе. Программой массового жилищного строительства предусматривалось вести строительство многоквартирных домов с полным набором коммунальных услуг крупными жилыми массивами (кварталами). Первым подобным жилым массивом стал квартал, состоящий из нескольких домов в районе ул. Спортивной. В ходе строительства использовалась новая технология — вместо оштукатуривания наружные стены зданий отделялись облицовочным кирпичом, что позволяло заметно сократить сроки возведения домов. Строительство на Спортивной началось весной 1958 г., а уже осенью того же года четыре

64-квартирных дома были готовы к заселению⁷. В начале 1959 г. началось строительство сразу нескольких жилых массивов: на ул. Олега Кошевого (п-ов Голдобин), в районе Морского городка, в долине речки Объяснения. Так было положено начало решению жилищной проблемы, которая на то время для большинства горожан была одной из самых трудноразрешимых. Ранее рядовому жителю города получить отдельную благоустроенную квартиру было невозможно, для этого надо было быть крупным начальником или заслуженным передовиком производства.

С началом массового жилищного строительства изменился не только принцип распределения жилья — каждая семья могла претендовать на отдельную благоустроенную квартиру с полным набором коммунальных услуг (горячая и холодная вода, канализация, центральное отопление), меняется облик города. Он стал застраиваться домами в 4—5 этажей и выше, появились новые микрорайоны.

В эти годы Владивосток заявил о себе не только как о форпосте, обеспечивающем безопасность восточных границ СССР, но и как о культурном и научном центре Дальнего Востока. В 1956 г. восстанавливается Дальневосточный государственный университет, в 1958 г. открывается медицинский институт. На базе Дальневосточного филиала АН СССР организуются три научно-исследовательских института — основа будущего Дальневосточного научного центра. Владивосток всё чаще принимает на гастроли лучшие театральные коллективы страны и звёзд эстрады.

Наиболее часто перед Владивостокской публикой выступали Хабаровский и Магаданский театры музыкальной комедии, артисты советской эстрады. В 1956—1958 гг. во Владивостоке выступали Вадим Козин, Гелена Великанова, Ружена Сикора, Георгий Виноградов, Тамара Кравцова, Капитолина Лазаренко. В 1958 г. с большим успехом в течение двух недель прошли концерты Лидии Руслановой, что свидетельствовало об огромной популярности певицы. По продолжительности гастролей, количеству концертов и числу зрителей, посетивших их, Русланова установила своеобразный «рекорд», который в то время никому не удалось превзойти. В январе 1959 г. в течение недели

проходили гастролы Московского художественного академического театра СССР им. М. Горького. Артисты МХАТа возвращались в Москву из полуторамесячной поездки по Японии и, сделав остановку во Владивостоке, показали горожанам спектакли «Три сестры», «На дне», «Вишнёвый сад», «Беспокойная старость»⁸.

Но самым популярным видом культурного досуга оставалось кино. С середины 1950-х гг. в истории советского кино начинается новый этап. Закончился период «малокартинья», когда на экраны за год выходило 10—15 новых фильмов. По решению XX съезда партии производство художественных кинофильмов в стране резко увеличилось, киноискусство получило «второе дыхание». На экранах кинотеатров Владивостока появились кинофильмы, ставшие классикой отечественного кинематографа, — «Весна на Заречной улице», «Карнавальная ночь», «Летят журавли», «Тихий Дон». В эти же годы получает развитие инфраструктура кинопроката. Центральный кинотеатр «Уссури» был реконструирован и с мая 1957 г. стал широкоэкранным. В конце 1950-х гг. в городе вступили в строй два новых кинотеатра «Вымпел» и «Маяк», началось строительство большого кинотеатра со зрительным залом на 500 мест в районе ул. Луговой, который начал работать с 1960 г. под названием «Владивосток».

В эти же годы в городе появился будущий конкурент кинематографа — телевидение, которое как вид досуга и средство массовой информации делало свои первые шаги. 28 июля 1955 г. во Владивостоке состоялась первая телевизионная передача — был показан художественный фильм «Александр Пархоменко». Телевидение в городе появилось благодаря энтузиастам-любителям В.Е. Назаренко, А.С. Квачу, П.И. Гончарову. С января 1956 г. начал работать Приморский телецентр, хотя поначалу радиус его действия составлял всего 100 км и телевизионные программы в основном смотрели жители краевого центра. Передачи выходили пять раз в неделю по вечерам и три раза для детей в дневные часы. Продолжительность передач не превышала 2—3 часа. В основном демонстрировались художественные кинофильмы и концерты Центральной студии телевидения, записанные на плёнку. Телецентр получил возможность вести собственные передачи продолжительностью 15—20 минут с апреля 1956 г.⁹

Важным событием в декабре 1956 г. стало выступление по телевидению советских спортсменов — участников Олимпийских игр в Мельбурне, которые возвращались из Австралии паромом до Владивостока. Перед отъездом в Москву наиболее известных олимпийцев показали по телевидению. Своё мастерство продемонстрировала гимнастка Л. Латынина, выступили известные футболисты Л. Яшин, И. Нетто.

Приморский телецентр на Дальнем Востоке был первым, в Хабаровске телевидение появилось позже — в 1958 г. Сначала обладателей телевизоров во Владивостоке было немного, в 1958 г. всего 7700.

Конец 1950-х гг. ознаменовался переменами в развитии экономики города. В 1958 г. на месте бывшей Владивостокской жестяночной фабрики, которую перевели в Находку, началось строительство завода «Радиоприбор». Вступив в строй, он стал выпускать радиотехническое оборудование для рыбопромысловых судов Дальнего Востока.

В августе 1958 г. началась реконструкция Владивостокского рыбного порта, которая продолжалась несколько лет и в ходе которой удлиненили причалы, сделали их глубоководными, построили новые склады, холодильники. В результате Владивосток стал крупнейшим рыбным портом страны, куда поступала рыбная продукция с Сахалина, Курильских островов, Камчатки, затем перегружалась в вагоны и по железной дороге доставлялась в разные районы СССР. Новыми предприятиями пополнилась судоремонтная промышленность города: в 1958 г. вступил в строй Диомидовский судоремонтный завод, к концу 1959 г. в основном была завершена реконструкция судоремонтного завода Дальневосточного пароходства. В октябре 1959 г. на базе небольших мастерских открылся Владивостокский инструментальный завод, выпускающий 150 видов различных металлорежущих инструментов, которые поставлялись на промышленные предприятия страны.

С 1958 г. жители Владивостока получили возможность добираться в европейскую часть страны (отпуск, командировка, учёба и т.д.) не только по железной дороге (курьерский поезд Владивосток — Москва шёл девять суток, скорый — десять), но

и летать самолётами. Благодаря новым турбореактивным самолётам ТУ-104 было установлено регулярное воздушное сообщение Москва — Владивосток. В том же 1958 г. открылось регулярное воздушное сообщение Владивосток — Южно-Сахалинск, а в 1959 г. — Владивосток — Ленинград и Владивосток — Петропавловск-Камчатский. С 1959 г. на воздушных трассах между Владивостоком и городами европейской части страны стал летать более вместительный ТУ-114, что позволило увеличить количество авиапассажиров. Всего в 1959 г. по воздушным трассам союзного и местного значения из Владивостока и обратно было перевезено 75,5 тыс. пассажиров, 2755 тонн груза и 250 тонн почты¹⁰.

В 1959 г. во Владивостоке началась подготовка к 100-летию юбилею города. Асфальтировались и озеленялись улицы. Началась теплофикация промышленных предприятий, учреждений и жилых массивов. По специально проложенным трубопроводам от городской электростанции пущена горячая вода. Это позволило закрыть мелкие котельные, которые ранее обслуживали предприятия и жилые дома, что существенно сократило задымление воздуха в городе. На вершине Орлиной сопки возвели телевизионную башню высотой почти 400 м, которая оказалась в три раза выше старой. В центре города начались работы по закладке памятника героям гражданской войны на Дальнем Востоке московского скульптора А.И. Тенета.

Новый импульс в развитии Владивосток получил после того, как его второй раз посетил Н.С. Хрущёв. Он прибыл в город 4 октября 1959 г., а 6 октября выступил перед горожанами на митинге, проходившем на стадионе «Авангард». Хрущёв назвал Владивосток красивым городом, и вместе с тем отметил, что «его можно и нужно сделать ещё лучше, ещё красивее, ещё благоустроеннее. Ваш край быстро развивается. Сюда будут приезжать много людей, и нужно создать для них хорошие условия. Надо привлечь новых людей не высокими ставками по сравнению с другими городами, а хорошими бытовыми условиями»¹¹.

Главным результатом визита Н.С. Хрущёва во Владивосток явилось принятие решения об ускоренном развитии города. По его распоряжению во Владивосток прибыла большая группа

специалистов во главе с председателем Государственного комитета Совета Министров СССР по делам строительства В.А. Кучеренко. Специалисты из Москвы совместно с краевыми организациями разработали предложения по ускорению строительства во Владивостоке¹². Эти предложения легли в основу постановления Совета Министров СССР от 18 января 1960 г. «О развитии г. Владивостока». 28 января подобное постановление принял Совет Министров РСФСР. Постановления союзного и республиканского правительств, появившиеся в год 100-летнего юбилея Владивостока, обращали серьёзное внимание на развитие города. Речь шла не о простом увеличении физических размеров Владивостока, а о его превращении в один из лучших и красивейших городов СССР. Здесь в 1960—1965 гг. предусматривалось построить 1 млн. 600 тыс. кв. м жилой площади, школы на 20,1 тыс. учащихся, детские дошкольные учреждения на 13,5 тыс. мест, несколько кинотеатров и гостиниц, городскую библиотеку, Дом пионеров, цирк, драматический театр на 1000 мест и ряд других объектов¹³. Весь комплекс мер по жилищному и гражданскому строительству в городе, население которого достигло 300 тыс., получил негласное название «Большой Владивосток». Для реализации амбициозной программы по приказу Министерства строительства РСФСР было создано Главное Управление по строительству города Владивостока — Главвладивостокстрой. Главк объединил несколько строительных трестов и управлений, предприятия по выпуску стройматериалов и стал одной из самых мощных строительных организаций Дальнего Востока под руководством В.А. Поликанова (с 1963 г. — А.Н. Сальмин).

Для того чтобы вновь созданный Главк мог справиться с большим объёмом строительных работ, во Владивосток по оргнабору были направлены рабочие из разных районов страны — Волгограда, Ульяновска, Владимирской области. Владивостокскому горисполкому во главе с председателем Б.З. Аверкиным пришлось в срочном порядке выискивать дополнительную жилплощадь, чтобы разместить строителей, многие из которых приехали с семьями. Общее число вновь прибывших только за 1960 г. составило 11 тыс. чел. По решению горисполкома почти всю жилплощадь, построенную в 1960 г., было решено отдать строителям¹⁴.

Реализация планов по строительству Большого Владивостока стала осуществляться в полномасштабном объёме в том же юбилейном году. В городе началось строительство сразу нескольких важных объектов: нового жилого массива в Минном городке*, путепровода через железнодорожные пути на Первой Речке (так называемый Некрасовский путепровод), морского вокзала, фуникулёра. В районе Второй Речки, где планировалось построить крупный жилой микрорайон, развернулись топографические работы.

По случаю 100-летнего юбилея в городе появилось несколько памятных мест: 20 июля на въезде в город (на 28 км) открыли ростральную колонну высотой 11 м, в одном из скверов на ул. Пушкинской установили бюст герою Гражданской войны В. Баневуру. Кроме того, был заложен памятник морякам торгового флота, погибшим в годы Великой Отечественной войны (он был открыт позднее).

В планах городских властей значилась также установка памятника Борцам за власть Советов на Дальнем Востоке скульптора А.И. Тенета на ул. Ленинской (на месте будущей центральной площади города). Он был открыт 28 апреля 1961 г. Центральной композицией памятника являлась фигура красноармейца весом 11 тонн и высотой 11,5 м, которая стояла на 13-метровом пьедестале. Памятник изготовили в Мытищах, затем частями доставили по железной дороге во Владивосток. Здесь его собрали и архитекторы Т.Л. Шульгин и А.А. Усачёв «привязали» его к будущей новой центральной площади города, сооружение которой началось позднее, в апреле 1963 г. Для этого пришлось ликвидировать сквер и снести часть небольших зданий (павильон прохладительных напитков и парикмахерскую).

4 апреля 1961 г. Совет Министров РСФСР утвердил новый генеральный план строительства Владивостока, разработанный ленинградским институтом «Ленгипрогор». Работа над ним потребовала от ленинградских специалистов высокого профес-

* Минный городок получил свое название от расположившихся здесь с середины 1880-х гг. минно-артиллерийского хозяйства военного порта и крепости. Возле складов были выстроены казармы и жилые дома.

сионализма. Владивосток в отношении планировки и застройки — чрезвычайно сложный из-за естественно-географических условий. Проектировщикам пришлось учитывать непростой рельеф — высокие сопки, близко подходящие к сильно изрезанной береговой линии моря, отсутствие свободных земельных площадей в центральной части города, наличие в пригороде воинских частей и ряд других особенностей.

Генплан был рассчитан до 1980 г. К этому сроку необходимо было построить 4,5 млн. кв. м жилой площади и соответствующее количество школ, детских комбинатов, торговых, бытовых, культурных, медицинских, спортивных и других обслуживающих население учреждений¹⁵. По генплану предусматривалось развитие путей сообщения и общественного транспорта. В частности предполагалось строительство троллейбусной линии от центра города до курортной загородной зоны¹⁶ и моста через бухту Золотой Рог¹⁷. Специалисты из Ленгипрогора подсчитали, что строительство моста обойдётся в 250 млн. руб. и он окупится в течение 10 лет¹⁸. Однако буквально через месяц, в мае 1961 г., в ЦК КПСС было принято решение, что строительство предусмотренного проектом моста через бухту Золотой Рог переносится за пределы семилетки¹⁹, но мост начали строить лишь в 2008 г.

Большое внимание в начале 1960-х гг. уделялось строительству дорог и развитию общественного транспорта. В октябре 1962 г., закончилась прокладка трамвайной линии от кольца на ул. Загородной (Борисенко) до ул. Сахалинской. Её протяжённость составила почти 3 км. С 25 октября 1962 г. трамваи пошли по новому маршруту «Вокзал — Сахалинская». В это же время (начало 1960-х гг.) разрабатывался проект строительства трамвайных путей общей протяжённостью 14 км на п-ове Голдобин. Однако он не был реализован. В мае 1962 г. во Владивостоке начал действовать первый и единственный на Дальнем Востоке фуникулёр. В СССР фуникулёры помимо Владивостока были только в Тбилиси и Сочи.

Позднее в 1964 г. был разработан проект строительства второго фуникулёра длиной 510 м, что в два раза больше существующего. Ещё один предполагалось построить в районе сквера

Гайдамак. Строительство по плану должно было закончиться в 1966 г.²⁰ Однако, несмотря на то, что проект был готов и во Владивосток завезли всё необходимое для фуникулёра оборудование — два вагона, двигатель верхнюю натяжную станцию, рельсы, этот проект не был реализован.

После того, как вступил в строй фуникулёр, весной следующего 1963 года началось строительство дороги по ул. Суханова до верхней площадки фуникулёра, а от неё в Голубиную падь до Некрасовской, где 26 октября 1963 г. открылось движение по Некрасовскому путепроводу и новой магистрали (от Некрасовской до Молодёжной).

В январе 1963 г. завершилась электрификация железнодорожного участка Владивосток — Надеждинская. В том же году во Владивосток прибыли два новых электропоезда ЭР-9 Рижского завода, которые стали обслуживать пригородные перевозки пассажиров на этом участке. С началом движения электропоездов были изменены названия пригородных станций. Те, что называли по километражу, с июня 1963 г. получили название: 14 км — «Чайка», 19 км — «Санаторная», 26 км — «Садгород», 28 км — «Весенняя».

Город продолжал строиться. Для ускорения применялся новый метод строительства домов из крупных панелей, позволяющий возводить коробку жилого 5-этажного дома за 2,5 месяца. Крупнопанельное домостроение стало приобретать массовый характер. Если в 1960—1961 гг. в городе было построено всего 8 домов из крупных панелей, то в последующие годы объёмы крупнопанельного домостроения резко возросли: в 1962 г. возвели 22 дома, в 1963 г. — 41, в 1964 г. — 35²¹.

С марта 1962 г. крупнопанельными домами стал застраиваться новый микрорайон на Второй Речке. В тот год страна отмечала 150-летний юбилей окончания Отечественной войны 1812 г., поэтому было решено назвать улицы в новом микрорайоне именами героев той войны. Так на карте города появились названия Багратиона, Давыдова, Кутузова. Особенностью нового микрорайона являлось то, что в квартирах для приготовления пищи вместо огневых печей, как это делалось ранее, устанавливались электрические плиты.

Для того чтобы обеспечить стройки города стройматериалами и конструкциями, была создана мощная база стройиндустрии. В неё вошли несколько заводов крупнопанельного домостроения, заводы железобетонных изделий, бутощебёночный завод. Почти все они все располагались в долине Первой Речки и в районе ул. Борисенко.

В 1963 г. на проспекте 100-летия Владивостока построен первый в городе 9-этажный жилой дом. Позднее в 1968 г. в районе бывшей Корейской слободы началось строительство первых 12-этажек. В следующем 1969 г. на углу Русской и проспекта 100-летия Владивостока началось строительство 16-этажного жилого дома. В 1970-е гг. строительство 5-этажных жилых домов во Владивостоке практически прекратилось, почти все дома возводились в 9 и более этажей.

Строительство крупных жилых массивов осуществлялось прежде всего на окраинах города, там имелись пустующие земельные площади, и не требовался значительный снос старых построек. Однако застраивалась и центральная часть. В 1964 г. началось строительство жилых домов по ул. Уткинской.

За пять лет (1960—1964 гг.) во Владивостоке была осуществлена застройка сразу нескольких районов: Вторая Речка, Минный городок, Морской городок, ул. Интернациональная и ряда других мест. За шесть лет (1959—1964) жители Владивостока получили около 900 тыс. кв. м жилой площади. Это более половины того, что построено в городе за 100 лет его существования²².

Продолжали возводиться объекты учреждений культуры. В 1961 г. в новом микрорайоне «Морской городок» началось строительство ещё одного кинотеатра на 500 мест. Он открылся осенью 1962 г. под названием «Океан», затем стал называться «Искра».

Большое значение для культурного развития города имело открытие в сентябре 1962 г. Дальневосточного педагогического института искусств с музыкальным, театральным и художественным факультетами. Институт появился во многом благодаря инициативе, проявленной первым секретарём Приморского крайкома КПСС В.Е. Чернышёвым. В разные годы его закончили:

народный артист России А. Михайлов, актёр и режиссёр В. Приемыхов, актёр Ю. Кузнецов, эстрадная певица В. Цыганова.

В октябре 1964 г. открылся ещё один новый вуз — филиал Московского института народного хозяйства имени Г.В. Плеханова. Он стал готовить специалистов торговли и общественного питания для районов Сибири и Дальнего Востока и вскоре получил название Дальневосточный институт советской торговли (ДВИСТ).

Хрущёвская «оттепель» привнесла много нового в повседневную жизнь владивостокцев. В конце 1955 — начале 1956 г. появились магазины самообслуживания, где покупатели могли свободно выбирать товары в торговом зале, а рассчитывались при выходе на кассе. В 1960—1970-е гг. они стали повсеместным явлением.

Материальное благосостояние владивостокцев заметно улучшилось, они могли себе позволить приобретать не только одежду и обувь, но товары длительного пользования. Только за 4 года (1959—1962) горожане приобрели в магазинах 4150 холодильников, 16 286 стиральных машин, 29 213 телевизоров, 34 426 радиоприёмников²³. Многие из этих товаров ранее были не доступны, в годы «оттепели» из разряда остродефицитных они переходят в товары широкого потребления.

В 1961 г. в городе был создан цех газо-световой рекламы. Вечерний Владивосток украсился огнями световой рекламы, которая использовалась при оформлении магазинов, кинотеатров, ресторанов, предприятий службы быта. Новым явлением стали показы новинок одежды. 28 ноября 1961 г. в Матросском клубе состоялся показ новых моделей одежды, организованный Московским и Киевским Домами моделей²⁴.

Летом 1962 г. при Владивостокском городском молочном комбинате открылся первый в городе цех по производству мороженого. До этого мороженое привозили из Хабаровска. Спрос на сладкое лакомство особенно летом был велик, и гормолкомбинат не мог полностью обеспечить горожан этим продуктом, поэтому долгие годы во Владивостоке был дефицит мороженого. Открывались кафе, где горожане и гости города могли перекусить, полакомиться тем же мороженым. В декабре 1963 г.



Н.С. Хрущёв во Владивостоке. Октябрь 1959 г.



На строительство Владивостока приезжала молодёжь со всей страны



Укладка асфальта на Ленинской



Набережная Владивостока. 1960-е гг.



Привокзальная площадь. 1960-е гг.



Жилой массив на Спортивной улице



Морской городок. 1960-е гг.



Кинотеатр «Комсомолец»



Строительство кинотеатра «Океан»

в районе Спортивной гавани появилось кафе «Чудесница», в ноябре 1964 г. — кафе «Льдинка».

14 октября 1964 г. на пленуме ЦК КПСС Н.С. Хрущёв был смещён с поста Первого секретаря ЦК КПСС и Председателя Совета Министров СССР. «Верхушечный» переворот среди партийной элиты не отразился на жизни города, Владивосток продолжал развиваться.

¹ Аникеев В.В., Обертас В.А. Генеральные планы Владивостока. История, проблемы, решения. Владивосток, 2007. С. 21—22.

² ГАПК. Ф.П-68. Оп. 101. Д. 48. Л. 4.

³ Мокеев Ю.В. Василий Ефимович // Жизнь как легенда. Владивосток. 2005. С. 42.

⁴ ГАПК. Ф. 373. Оп. 1. Д. 433. Л. 16.

⁵ Красное знамя. 1957. 10 сентября.

⁶ ГАПК. Ф.П-68. Оп. 35. Д. 280. Л. 15.

⁷ Красное знамя. 1958. 28 сентября.

⁸ Время. События. Люди: Приморье 1917—1980. Владивосток, 1982. С. 137.

⁹ Иванов С.А. Культурное строительство в Приморье. Владивосток, 1963. С. 52.

¹⁰ Город нашеньский. Владивосток, 1970. С. 331.

¹¹ Цит. по: Владивосток. 1860—1960. Владивосток, 1960. С. 7.

¹² ГАПК. Ф.П-435. Оп. 1. Д. 374. Л. 97.

¹³ Там же. Ф. 373. Оп. 1. Д. 521. Л. 1—8.

¹⁴ Халилецкий Г.Г. Второе рождение города. Владивосток, 1961. С. 35.

¹⁵ ГАПК. Ф. 85. Оп. 7. Д. 542. Л. 73.

¹⁶ Там же. Ф.П-68. Оп. 101. Д. 192. Л. 224.

¹⁷ Там же. Д. 155. Л. 40.

¹⁸ РГАСПИ. Ф. 556, оп. 21, д. 292, с. 239.

¹⁹ Там же. Л. 251.

²⁰ Красное знамя. 1964. 8 июля.

²¹ Калинин Н.А. Строительство крупнопанельных домов повышенной этажности. Владивосток, 1966. С. 5.

²² Красное знамя. 1965. 2 февраля.

²³ ГАПК. Ф. 85. Оп. 7. Д. 314. Л. 44.

²⁴ Красное знамя. 1961. 30 ноября.

ГОРОД В ПЕРИОД «РАЗВИТОГО СОЦИАЛИЗМА»

В середине 1960-х гг. Владивосток был огромной строительной площадкой. Здесь согласно генеральному плану активно велось не только жилищное строительство, но также возводились общественно-гражданские здания различного назначения. Будучи морским городом, Владивосток являлся своеобразными воротами Советского Союза в Азиатско-Тихоокеанский регион. Архитектурный облик города должен был соответствовать этому статусу. Поэтому не случайно здесь был построен новый морской вокзал, который открылся в январе 1965 г. и стал самым крупным в СССР, его полезная площадь составила 11 тыс. кв. м¹. Над его проектом работали архитекторы П. Бронников, К. Фомин, В. Строгий из московского института «Дальморсоюзпроект».

Продолжалось и жилищное строительство. Весной 1967 г. на восточной окраине Владивостока в районе бухты Тихой началось строительство крупного микрорайона, рассчитанного на 40 тыс. чел. Проект застройки разработали в институте «Приморгражданпроект». Группу проектировщиков возглавлял архитектор Е.Ф. Федюкин. По проекту предусматривалось застраивать новый микрорайон преимущественно крупнопанельными домами в девять этажей. К этому времени крупнопанельное домостроение постепенно вытеснило строительство домов из кирпича и заняло ведущие позиции в жилищном строительстве Владивостока. Его доля в общем объёме жилищного строительства в начале 1970-х гг. составила 70%².

Жилищное строительство способствовало быстрому росту населения города. Так, если в 1959 г. во Владивостоке проживало 299 тыс. чел., то в 1969 г. — 434 тыс. чел.³, т.е. за 10 лет прирост населения составил 135 тыс. Если бы численность населения города и в дальнейшем увеличивалась такими же темпами, в 2000 г. она достигла бы 1 млн. чел.

За 1960-е гг. увеличилась и территория города. Особенно интенсивно застраивался район Второй Речки. Закономерным итогом этого процесса стало создание там нового района — Советского, который был образован 2 апреля 1972 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР. Это побудило городскую администрацию активно заняться развитием общественного транспорта. В январе 1965 г. в городе открылось троллейбусное сообщение по маршруту «Городской парк — пос. Рыбак (ул. Постышева)», а с ноября 1966 г. по маршруту «Спортивная гавань — ул. Кутузова». Затем троллейбусную линию удлиннили в пригород Владивостока до остановки «Чайка». В ноябре 1976 г. открылся четвёртый маршрут троллейбуса «Багратиона — Фуникулёр».

Расширялось трамвайное сообщение. Осенью 1965 г. началось строительство трамвайных путей в Минный городок. 16 октября 1967 г. открылось движение по маршруту «Луговая — Минный городок», а 25 октября трамваи пошли по маршруту «Вокзал — Минный городок».

Помимо этого для перевозки пассажиров из Первомайского района (п-ов Голдобин) стали использовать электропоезда. В 1968 г. начались работы по электрификации железнодорожных путей на участке Вторая Речка — Мыс Чуркин. Одновременно возводились платформы для пассажиров и пешеходные мосты. После завершения этих работ с 29 декабря 1968 г. электропоезда стали ходить на Голдобин (Чуркин).

В 1960-е гг. материальное благосостояние советских граждан по сравнению с предшествующими годами заметно улучшилось. Правительство стало больше уделять внимания социальным проблемам, что проявилось в росте заработной платы, улучшении бытового обслуживания, жилищном строительстве. Постепенно повышался уровень жизни и у жителей Влади-

востока, которые могли теперь позволить посетить кафе и рестораны, появившиеся в городе. В 1964 г. открылся ресторан при новой гостинице «Приморье», в 1966 г. — кафе «Аэлита», в январе 1967 г. — детское специализированное кафе «Дюймовочка», в начале 1969 г. открылось кафе «Пингвин». Ещё одним примером роста благосостояния может служить тот факт, что в 1969 г. во Владивостоке в личном пользовании жителей города имелось 2359 легковых автомобилей⁴. В 1970-е гг. на улицах Владивостока появились первые иностранные легковые автомобили, которые привозили моряки торгового флота.

Закономерным продолжением процессов по росту благосостояния стало введение 5-дневной рабочей недели, что позволило трудящимся больше времени уделять отдыху и досугу. Переход предприятий, организаций и учреждений Владивостока на 5-дневную рабочую неделю с двумя выходными днями начался с понедельника 7 августа 1967 г. На 5-дневную неделю перешли примерно 60% предприятий города: судоремонтной и машиностроительной промышленности, службы быта, торговли и общественного питания, Дальневосточное морское пароходство, предприятия рыбной промышленности. С 4 сентября на 5-дневную рабочую неделю перешли все остальные, включая строительные организации и предприятия стройиндустрии.

К этому времени в сферу досуга владивостокцев прочно вошло телевидение. В ноябре 1965 г. на месте бывшего Суйфунского рынка, который располагался в районе пересечения улиц Уборевича (до сентября 1964 г. она носила название Суйфунская) и Суханова закончилось строительство Дома радио. Там помимо Приморского радиокомитета разместился телевизионный центр. За несколько месяцев до открытия Дома радио между Владивостоком и Москвой было установлено прямое телевидение через спутник связи «Молния-1», который был запущен в космос 23 апреля 1965 г. Ночью 25 апреля состоялся первый сеанс космической телевизионной связи между Москвой и Владивостоком. Это был концерт мастеров искусств, специально подготовленный москвичами по этому случаю. Вёл его популярный конферансье Борис Брунов, когда-то служивший на Тихоокеанском флоте. Среди артистов, принимавших участие в концерте,

был известный в то время актёр и певец Марк Бернес. Из Владивостока по первому телевизионному сеансу связи показали киносюжеты о жизни города.

27 апреля состоялся первый международный телемост. Владивосток принял участие в телевизионной программе, идущей по системе Интер- и Евровидения: Владивосток — Москва — София — Прага — Париж — Лондон. 1 мая 1965 г. жители Владивостока смотрели прямую трансляцию Первомайской демонстрации трудящихся на Красной площади, а 9 мая — парад Победы. Так с 1965 г. у жителей города появилась возможность хотя бы изредка смотреть телевизионные программы из Москвы. В основном — репортажи по случаю главных праздников в стране — 7 ноября, 1 и 9 мая; новогодние «Голубые огоньки», спортивные программы.

Позднее, в 1971 г. во Владивостоке была построена станция «Орбита», принимающая сигналы со спутника, благодаря которой трансляции из Москвы стали каждодневными. Через «Орбиту» передавались не только программы центрального телевидения, но и матрицы центральных газет, что давало владивостокцам возможность получать московские газеты в день их выхода из печати. Развитие получила и местная студия телевидения, здесь появилась новая аппаратура, позволившая начать с апреля 1976 г. во Владивостоке цветное телевидение.

Телевидение в те годы ещё не стало доминирующим средством массовой информации и развлечения. Одним из самых любимых и популярных видов культурного досуга у жителей Владивостока по-прежнему оставалось кино. В 1960—1970-е гг. кинематограф переживал в нашей стране настоящий бум. На экранах кинотеатров ежегодно появлялось более ста новых отечественных кинофильмов. Кроме этого, демонстрировались фильмы братских социалистических (Польша, Венгрии, Болгарии, ГДР, Румынии, Югославии) и капиталистических стран (Италии, Франции, США). Жители Владивостока охотно ходили в кино. Для того, чтобы обеспечить всех желающих свободным доступом в кинотеатры, в городе шло их интенсивное строительство.

В январе 1965 г. в Первомайском районе открылся новый кинотеатр «Чайка», построенный по проекту института

«Примкрайпроект». В нем имелось два зала, по 300 мест каждый. В 1968 г. в городе открылось сразу два новых кинотеатра: на ул. Русской — «Нептун», в Минном городке — «Варяг», оба на 600 мест.

Культурным событием для города стало открытие 18 января 1969 г. широкоформатного кинотеатра «Океан». Его начали строить в 1963 г. по индивидуальному проекту Московского проектного института «Гипроттеатр». В нем имелось два зала — большой на 1050 мест и малый на 310, кафе на 125 мест, большое фойе. Новый кинотеатр стал излюбленным местом отдыха горожан. Уже к маю 1972 г. в нем побывали 5 млн. чел., а в 1984 г., когда отмечалось 15-летие «Океана», количество кинозрителей составило 32 млн. 400 тыс. В среднем за год 2 млн. зрителей.

Значительным событием в сфере культуры было открытие в 1966 г. картинной галереи на Партизанском проспекте и весной 1968 г. межсоюзного Дворца культуры профсоюзов имени В.И. Ленина на ул. Ленинской. Проект Дворца культуры был разработан в институте «Приморгражданпроект» авторской группой в составе архитекторов В.Н. Карепова, Е.С. Фролова, инженера Г.В. Коваленко⁵. Дворец культуры с большим кино-концертным залом на 800 мест, малым лекционным залом на 300 мест, танцевальным и спортивным залами стал одним из центров культурной жизни города. Здесь проводились молодёжные вечера отдыха, выступали коллективы художественной самодеятельности, давали концерты творческие коллективы и исполнители, гастролирующие во Владивостоке. В их числе М. Магомаев, И. Кобзон, В. Мулерман, вокально-инструментальные ансамбли «Голубые гитары», «Добры молодцы», «Песняры», ансамбль «Берёзка» и ансамбль песни и пляски И. Моисеева. Первый директор межсоюзного Дворца культуры В.П. Негуторов в своих воспоминаниях писал о том, какой популярностью у владивостокцев пользовались подобные концерты. «На концерты известных коллективов часть билетов забирал крайком КПСС и распределял их по районам края для тружеников сельского хозяйства, а другая часть продавалась через кассу Дворца. Естественно, посмотреть концерты хотели все. У кассы Дворца выстраивалась

очередь из китобоев, моряков, рыбаков, требуя билеты, а у кабинета директора собирались представители предприятий и учреждений с коллективными заявками на билеты»⁶.

Владивосток, будучи закрытым городом — местом базирования Тихоокеанского флота, не мог похвастаться крупными промышленными предприятиями союзного или республиканского значения. Здесь, как и ранее если и создавались предприятия, то это были заводы по выпуску военной (оборонной) продукции. В 1970-е гг. в городе появилось сразу три подобных предприятия военно-промышленного комплекса (ВПК) — «Дальприбор», «Изумруд», «Варяг».

Но помимо заводов ВПК строились и предприятия, выпускающие товары народного потребления. В марте 1971 г. начал работать Владивостокский фарфоровый завод — самый крупный подобного профиля в Сибири и на Дальнем Востоке. Его проектная мощность составила 24 миллиона хозяйственно-бытовых изделий в год. В 1980-е гг. продукцию завода можно было встретить на многих торговых ярмарках, в том числе зарубежных. Выбор Владивостока под место расположения фарфорового завода был не случаен. В Приморском крае имелись месторождения глины для производства фарфора. В 1972 г. вступила в строй первая очередь завода «Дальхимпром», а в декабре 1973 г. — вторая. Дальхимпром выпускал синтетические моющие средства, лакокрасочные материалы, средства по уходу за обувью. Его продукция расходилась по всему Дальнему Востоку.

В 1973 г. наконец закончилось строительство почтамта на привокзальной площади, начатое ещё в августе 1965 г. Владивостокский почтамт стал самым крупным на Дальнем Востоке. Примером ещё одного долгостроя может служить здание цирка. Его проект, над которым работали архитекторы московского института «Гипротئاتр» С.М. Гельфер, Г.В. Напреенко, М.Г. Титов, был готов в 1962 г. Строительство началось в 1965 г. и закончилось лишь в конце 1973 г. 2 января 1974 г. во вновь отстроенном здании цирка, вмещающем 2200 мест, начались представления. Несмотря на долгострой, Владивостокский цирк был призван одним из лучших зданий общественного назначения, построенных в СССР в годы девятой пятилетки (1971—1976).

Ещё один долгострой — гостиница «Владивосток», которая строилась в течение нескольких лет и вступила в эксплуатацию в 1975 г. «Рекорд» по длительности строительства был установлен при возведении Дворца пионеров и школьников. Решение о его возведении было принято в декабре 1972 г., началось оно в 1973 г., срок окончания был определён 1975 г. Но поскольку генподрядчик — трест «Жилстрой-1» не уделял этому объекту должного внимания, ввод Дворца пионеров перенесли на 1978 г. Он также был сорван. Третий срок наметили на четвёртый квартал 1980 г. Однако, в 1980 г. в эксплуатацию ввели лишь первую очередь⁷. Полностью Дворец пионеров и школьников вступил в эксплуатацию в середине 1980-х гг.

Владивосток из-за статуса закрытого города (въезд сюда допускался при наличии специального пропуска) редко выбирался как место для международных встреч. Такая «недобрая» для города традиция была нарушена в 1974 г., когда 23—24 ноября в пригороде Владивостока (станция Санаторная) состоялись переговоры между Генеральным секретарём ЦК КПСС Л.И. Брежневым и президентом США Дж. Фордом. В результате переговоров были подписаны советско-американские документы об ограничении стратегических наступательных вооружений (ОСВ-1).

Это было второе посещение Л.И. Брежневым Владивостока. Впервые он побывал здесь в мае 1966 г., когда вручал Приморскому краю орден Ленина. В третий раз Брежнев посетил город в начале апреля 1978 г. во время поездки по Дальнему Востоку. Во Владивостоке генсек выступил перед местной партийно-советской номенклатурой, на следующий день вместе с министром обороны СССР Д.Ф. Устиновым с борта крейсера «Адмирал Сенявин» наблюдал за двухсторонними учениями Тихоокеанского флота.

1975 г. в истории нашей страны был годом празднования 30-летнего юбилея Победы в Великой Отечественной войне. Владивосток не остался в стороне от этого события. Накануне и в дни праздника в городе прошло несколько мероприятий, приуроченных к этой дате. 7 мая был зажжён вечный огонь у памятника морякам Дальневосточного морского пароходства, погибшим в годы войны (сам памятник был открыт в ноябре

1967 г.). 9 мая 1975 г. на Корабельной набережной открылся музей-мемориал «Подводная лодка С-56». Эта подлодка в 1942 г. совершила переход из Владивостока в Северное море через Тихий океан, Панамский канал, Северную Атлантику. В начале 1943 г. прибыла на базу Северного флота — Полярное и в дальнейшем принимала участие в боевых действиях в Баренцевом море. После окончания войны подлодка вернулась на Тихоокеанский флот. Позднее, в 1982 г., на Корабельной набережной мемориальный комплекс был расширен, он получил название «Боевая слава», и в дальнейшем стал основным местом, где проходят различные торжественные мероприятия.

В 1970-е гг. Владивосток продолжал расстраиваться. Согласно технико-экономической характеристике города на 1979 г. весь жилищный фонд составил почти 7 млн. кв. м (6 млн. 948,5 тыс.). В 5-этажных домах было почти 3 млн. кв. м жилой площади, в домах в 6 и более этажей — чуть более 2 млн. кв. м. Остальные «квадраты» приходились на дома в 1—4 этажа. В городе имелось 14 ресторанов с общим числом посадочных мест 2631, 35 кафе на 2188 посадочных мест⁸.

Росло население — в 1975 г. во Владивостоке родился 500-тысячный горожанин. С каждым годом увеличивался грузовой и пассажирский поток на улицах города. Увеличение интенсивности движения потребовало решить проблему уличного движения. Поэтому не случайно в самом оживлённом месте города — там, где от ул. Ленинской начинался Океанский проспект, в конце 1976 г. началось строительство первого подземного перехода. В дальнейшем построили второй подземный переход — на пересечении улиц Ленинской и 25-го Октября.

Несмотря на увеличение количества легковых автомобилей в собственности горожан, для большинства жителей города главным видом транспорта оставался общественный. Городские власти уделяли ему особое внимание. В 1978 г. в трамвайно-троллейбусное управление (ТТУ) Владивостока поступило 13 новых трамваев и 10 троллейбусов, во Владивостокское пассажирское автотранспортное предприятие № 1—60 автобусов, 40 из них марки «Икарус». В 1978 г. открыли три новых автобусных маршрута (№№ 17, 21, 25), на двух из них устано-

вили экспрессное движение⁹. В 1980 г. в городе было реконструировано 13 км трамвайных и троллейбусных путей, продолжилось строительство троллейбусной линии до ст. Океанская, на 12,5% обновился пассажирский автомобильный транспорт¹⁰. Пассажирские перевозки наряду с трамвайно-троллейбусным управлением выполняло Владивостокское производственное объединение пассажирского автотранспорта № 1 (ВПОПАТ-1), подвижной состав которого насчитывал в середине 1980-х гг. 429 автобусов, из которых 242 выполняли перевозки пассажиров на городских маршрутах¹¹.

Для того, чтобы уменьшить поток машин в центр города, было решено перенести пригородные автобусные маршруты от железнодорожного вокзала в район Второй Речки, поближе к пригороду. Здесь в мае 1978 г. началось строительство междугородного автовокзала. Возводился целый комплекс различных служб — транспортное агентство, гостиница, столовая, медпункт, узел связи. Место строительства было выбрано рядом с железнодорожной станцией Вторая Речка, что было удобно для пассажиров при пересадке с железнодорожного транспорта на автобусный.

В 1971 г. на XXIV съезде КПСС было объявлено, что в нашей стране построено «развитое социалистическое общество». По мнению партийных идеологов это означало, что страна достигла значительных успехов. Действительно, в сравнении с предшествующим периодом 1930—1950-х гг. в отдельных отраслях экономики — военно-промышленном комплексе, добыче нефти и газа, металлургии, были достигнуты неплохие результаты. Так же как и в отдельных социальных сферах (жилищное строительство). Но в сравнении с ведущими странами мира наша страна уступала в эффективности экономики, и особенно заметным было отставание в уровне жизни. По многим показателям мы уступали развитым западным странам. Хотя со времён хрущёвской «оттепели» правительство уделяло серьёзное внимание проблемам повседневной жизни советских граждан, в том числе и производству товаров народного потребления. Однако полностью обеспечить население продовольственными и промышленными товарами не удалось. Для жителей страны, за исключением

Москвы, постоянным явлением их повседневной жизни стало понятие «дефицит». Жителям Владивостока в решении проблемы дефицита таких товаров как одежда и обувь, отдельных видов бытовой техники (магнитофоны, музыкальные центры, стерео проигрыватели) было несколько проще. Владивосток был портовым городом, многие его жители были связаны с работой в море, ходили в заграничные рейсы, откуда привозили импортные товары для себя и членов семей, часть товаров продавалась на знаменитом вещевом рынке — «барахолке». Там можно было купить практически всё: модную одежду и обувь, джинсы, сигареты, косметику, пластинки с записями известных западных рок-групп.

Одно время «барахолка» располагалась в районе фуникулёра, затем переместилась в район ул. Баляева, наконец, в 1977 г. городские власти её закрыли, мотивируя тем, что вещевой рынок мешает жителям микрорайона. Одновременно пообещали, что местные предприятия наладят выпуск товаров, пользующимся спросом у населения.

Проблему нехватки товаров повседневного спроса пытались решить неоднократно. Хотя в условиях плановой государственной экономики это было невозможно, поскольку предприятия выпускали не то, в чем нуждалось население, а то, что позволяло выполнить план. Главным для них было не качество и ассортимент, а вал, объём.

Исполком Владивостокского городского совета, выполняя постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О развитии в 1976—1980 гг. производства товаров массового спроса и о мерах по повышению их качества», уделял большое внимание работе предприятий, выпускающих товары народного потребления, систематически рассматривал эти вопросы на своих заседаниях и постоянных комиссиях. Так, на одном из заседаний, проходившем в конце 1979 г., критике было подвергнуто руководство предприятия «Эра». «Предприятие «Эра» практически за последние 10 лет ассортимент товаров народного потребления не обновило, занимаясь выпуском одного вида продукции — электропечи «Чудо»¹².

Несколько иначе обстояли дела с производством товаров народного потребления на заводе «Радиоприбор». В начале 1980-х гг.

завод выпускал 7 наименований товаров народного потребления, среди них радиолу «Серенада-406», которая в июле 1982 г. была удостоена Государственного Знака качества. «Серенаду» начали выпускать с 1964 г., ежегодно по 420 тыс. штук. За это время завод не только увеличил производство радиолы, но и учитывая требования и спросы рынка сбыта, разработал и освоил 6 моделей¹³.

В 1970-е гг. произошло несколько важных событий в культурной жизни города. В 1975 г. краевой театр им. М. Горького получил новое здание, в котором помимо театральных спектаклей проходили различные торжественные мероприятия — собрания, встречи с руководителями КПСС, симпозиумы и т.п. В 1976 г. коллектив архитекторов и строителей, участвовавших в его строительстве, получил Государственную премию РСФСР.

В 1978 г. во Владивостоке впервые был проведён фестиваль самодеятельной авторской песни «Приморские струны». Первый раз он прошёл на стадионе «Динамо», затем местом его проведения стала бухта Лазурная (Шамора) в пригороде Владивостока. Вскоре фестиваль «Приморские струны» получил статус регионального с правом отбора участников на Всесоюзный конкурс самодеятельной авторской песни.

Начало 1980-х гг. для города было ознаменовано несколькими важными событиями. 9 сентября 1980 г. городской Совет народных депутатов принял решение прекратить промышленное строительство в черте города. Отныне во Владивостоке возводились лишь объекты, необходимые для жизнедеятельности города и горожан. В феврале 1982 г. началось строительство нового 71-го микрорайона за площадью Луговой. Он стал последним крупным жилым массивом, построенным в эпоху массового жилищного строительства.

В октябре 1983 г. государственная комиссия подписала акты о приёме в эксплуатацию двух важных объектов: 1 октября о сдаче в эксплуатацию в районе бухты Горностай первой очереди Всесоюзного пионерского лагеря «Океан» для отдыха школьников из Сибири и Дальнего Востока. «Океан» негласно называли «Дальневосточным Артеком». А 26 октября, — о сдаче в эксплуатацию самого высокого здания в городе — 22-этажного Дома Советов, где разместились крайком



Жилой микрорайон бухты Тихая



Пляж «Динамо». В 1985 г. на его месте построен комплекс «Юбилейный»



Л.И. Брежнев во Владивостоке. Апрель 1978 г.

КПСС и крайисполком. Проект уникального для города здания (18 рабочих и 4 служебных этажа — два под землёй и два наверху) был разработан Центральным институтом экспериментального проектирования зрелищных зданий и спортивных сооружений Комитета по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР. По проекту здание делалось с повышенной сейсмоустойчивостью, особой конструкции, представляющей собой мощную железобетонную коробку из стального каркаса, залитого прочнейшим бетоном. По нормативам оно должно выстоять даже во время семибалльного землетрясения. Строилось оно довольно долго — почти десять лет (строительство началось в 1974 г.)¹⁴. Остряки называли его «сельский небоскрёб», «зуб мудрости», «член КПСС» и т.п. Тем не менее, надо признать, что на то время это было самое высокое здание

не только во Владивостоке, но и на Дальнем Востоке и оно стало архитектурной особенностью и украшением города.

В 1984 г. Владивосток начал готовиться к своему 125-летию юбилею. Краевые и городские органы власти приняли меры по достойной встрече юбилея. На подготовке к юбилейной дате сказалась общая «нездоровая» ситуация в стране. КПСС находилась в кризисе, доверие к партии падало. В этой обстановке местные партийные функционеры увидели шанс поднять авторитет партии, советских ценностей путём достойного празднования юбилея города.

22 марта 1984 г. сессия Владивостокского городского совета депутатов трудящихся рассмотрела вопрос «О задачах местных Советов города, хозяйственных организаций по подготовке к 125-летию г. Владивостока»¹⁵. 26 апреля городской Совет утвердил, разработанный ранее план организационно-технических мероприятий по подготовке юбилея. В нем отражены основные направления выполнения плана, установлены объёмы работ предприятиям, назначены ответственные за исполнение, определён порядок контроля¹⁶. 25 сентября бюро Приморского крайкома КПСС приняло постановление «О подготовке к празднованию 125-летия города Владивостока». Постановлением предусматривался широкий комплекс мер по благоустройству города, строительству новых объектов различного назначения.

Следует признать, что благодаря 125-летию юбилею для города сделано много полезного, появился целый ряд объектов, нужных горожанам. Хотя не всё из намеченного было выполнено. Так, в январе 1985 г. возле гостиницы «Владивосток» был заложен камень, предполагалось, что на этом месте через пять лет — в 1990 г. к 100-летию пребывания во Владивостоке А.П. Чехова будет открыт ему памятник. Также не была реализована идея ещё одного объекта — на сопке Крестовой гигантского (свыше 30 м) памятника В.И. Ленину. Этот проект в отличие от памятника Чехову был намного важнее, ему придавалось особое значение, он находился под контролем партийных органов, на его сооружение выделялись средства. В 1988 г. на Дальзаводе уже была завершена работа над макетом памятника. Его установке помешали события, произошедшие в стране в годы перестройки.

- ¹ Красное знамя. 1965. 29 января.
- ² ГАПК. Ф.П-68, оп. 50, д. 359, л. 61.
- ³ Там же. Ф. 85. Оп. 7. Д. 542. Л. 49.
- ⁴ Там же. Л. 43.
- ⁵ Красное знамя. 1966. 11 декабря.
- ⁶ Негуторов В.П. Межсоюзный Дворец культуры имени В.И. Ленина. Владивосток, 2006. С. 25.
- ⁷ ГАПК. Ф.П-68. Оп. 58. Д. 236. Л. 25.
- ⁸ Там же. Ф. 85. Оп. 8. Д. 71. Л. 19, 51.
- ⁹ Там же. Д. 1. Л. 31.
- ¹⁰ Там же. Д. 194. Л. 124.
- ¹¹ Там же. Д. 717. Л. 71.
- ¹² Там же. Д. 1. Л. 84.
- ¹³ Там же. Д. 284. Л. 43.
- ¹⁴ Там же. Ф.П-68. Оп. 55. Д. 14. Л. 179.
- ¹⁵ Там же. Ф. 85. Оп. 8. Д. 450. Л. 19—92.
- ¹⁶ Там же. Д. 531. Л. 31.

ВЛАДИВОСТОК В ГОДЫ ПЕРЕСТРОЙКИ

В историю страны 1985 г. вошёл как год начала преобразования, получивших название «перестройка». Для Владивостока — это был юбилейный год, город отмечал 125-летие своего существования. К этому времени в нём жили около 600 тыс. чел.

К юбилею города были благоустроены места массового отдыха владивостокцев: пляжные зоны в районе бухты Фёдорова, Морского городка, мыса Анны, бухты Патрокл, парк Минного городка. Здесь заработали аттракционы, летнее кафе, выставочный зал, детский кинотеатр «Буратино». Капитально отремонтировали выездную магистраль по проспекту 100-летия Владивостока, посадили деревья и кустарники. К работам по благоустройству широко привлекались рабочие и служащие предприятий и организаций города, школьники, они отработали 1 млн. 682 чел./дней¹. Всего на благоустройство к юбилею города было израсходовано более 16 млн. руб.²

В ходе подготовки к юбилею городской Совет народных депутатов решил вернуть улице Геологов прежнее название — Прапорщика Комарова. Кроме того, в память о людях, чья деятельность была связана с историей Владивостока, переименовали: ул. Электрозаводскую в ул. Муравьёва-Амурского, ул. Авангардную — в ул. Капитана Шефнера, ул. 4-ю строительную — в ул. Строителя Новожилова. Одну из новых улиц, появившихся между 64-м и 65-м микрорайонами назвали ул. Адмирала Невельского. 26 июня открылся второй подземный переход на перекрёстке улиц Ленинской и 25-го Октября (Алеутской).

Во Владивостокском аэропорту сдали в эксплуатацию новую взлётно-посадочную полосу, что позволило принимать самолёты всех типов. Уже 30 июня в аэропорту приземлился самолёт ИЛ-62М, благодаря чему было положено начало регулярных беспосадочных полётов по маршруту Владивосток — Москва. С 1988 г. беспосадочные полёты стали осуществлять по маршруту Владивосток — Ленинград.

В начале июля 1985 г. открылся новый троллейбусный маршрут в пригородные районы Владивостока «Постышева — Океанская». В эти же дни на Корабельной набережной был сдан в эксплуатацию «малый» морской вокзал прибрежных сообщений. Он был построен силами Дальневосточного морского пароходства по проекту института «Дальморниипроект».

В дни празднования 125-летия Владивостока кинотеатр «Нептун» был переименован в «Бородино». Позднее в 1990-е гг. ему вернули первоначальное название.

Событием, приуроченным к юбилею города, стали концерты в августе 1985 г. примадонны советской эстрады А.Б. Пугачёвой. Она выступала в здании цирка, поскольку его зал был самым вместимым из всех концертных площадок города. Ажиотаж вокруг концертов Пугачёвой был необычайный. В свободной продаже билетов практически не было, они распространялись по предприятиям, и купить их могли приближённые к руководству и передовики производства.

Начало перестройки было временем надежд. Гражданам СССР верилось, что с приходом нового Генерального секретаря ЦК КПСС М.С. Горбачёва, который был намного моложе своих предшественников Л.И. Брежнева, Ю.В. Андропова, К.У. Черненко, жизнь в стране улучшится. Подобные надежды были и у жителей Владивостока. 25 июля 1986 г. новый руководитель партии и государства М.С. Горбачёв прибыл во Владивосток. 28 июля он вручил городу орден Ленина и выступил в театре им. М. Горького с речью, которая носила программный характер. В ней говорилось, что Дальний Восток станет приоритетным регионом в политике государства, он станет мостом, через который усилится сотрудничество со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Все эти планы вселяли надежды в сердца

владивостокцев. Они верили, что Владивосток при этом будет играть главную роль, и правительство станет больше уделять ему внимания, выделит средства на его развитие, будут решены многие городские проблемы. Одной из таковых являлась работа общественного транспорта. К середине 1980-х гг. ежедневно более 1 млн. пассажиров перевозилось всеми видами пассажирского транспорта³, в том числе 250 тыс. автобусами⁴. Городской транспорт работал с большим напряжением. Автобусы, трамваи, троллейбусы особенно в часы «пик» были перегружены, что вызывало справедливые жалобы и нарекания горожан. Для того, чтобы снизить напряжение на транспорте, в апреле 1986 г. горсовет принял специальное решение «О рассредоточении времени начала рабочего дня для предприятий, организаций и учреждений г. Владивостока»⁵. Кроме того, было принято решение с 1 октября 1987 г. привлечь к перевозкам пассажиров 200 ведомственных автобусов⁶.

Для разгрузки части автобусных маршрутов и обеспечения доставки пассажиров в новые городские микрорайоны, в 1986 г. началась прокладка трамвайных путей от ул. 3-й Рабочей до микрорайона на ул. Баляева. В ноябре того же года открылось движение трамваев от 3-й Рабочей до городского молокозавода. В дальнейшем работы прекратились и возобновились лишь в 1989 г., когда горисполком, объявив стройку народной, обеспечил её необходимыми материалами, техникой, транспортом. Полностью работы завершились в начале 1991 г., 1 февраля началось движение трамваев по маршруту № 7 «Вокзал — Баляева».

В годы перестройки власти всех уровней от центральных до местных пытались решать одну из извечных проблем социализма — дефицит товаров, продуктов и услуг. Городские власти в 1986 г. приняли решение, что на ул. Фокина будет так называемая торговая улица. Здесь установили лотки, где горожане с июня по октябрь приобретали самые разнообразные товары. В дальнейшем появились стационарные киоски и павильоны, которые вели торговлю круглогодично. Но осенью 2002 г. торговлю на ул. Фокина закрыли, эта улица стала пешеходной на манер московского Арбата. В городе открывались новые магазины.



М.С. Горбачёв во Владивостоке. Июль 1986 г.

Так, в октябре 1986 г. на ул. Русской появился фирменный магазин производственного швейного объединения «Заря».

В сфере массовой культуры возник новый вид услуг — с 1987 г. во Владивостоке стали открываться видеосалоны. Они пользовались большой популярностью, прежде всего у молодёжи города. Как писала газета «Красная знамя», за три месяца работы первого видеосалона в нем побывали 8 тыс. чел., чтобы попасть на просмотр видеофильма нужно было выстоять очередь⁷. Неудивительно, что владельцы видеосалонов зарабатывали на показе зарубежных фильмов и отечественных боевиков неплохие деньги. Билеты стоили 1 руб. для взрослых и 50 коп. для детей (при средней зарплате по городу в 250 руб.).

Попыткой противостоять надвигающемуся видеобуму можно считать открытие летом 1989 г. в районе Первой Речки ещё одного кинотеатра, получившего название «Москва». В нём имелось два зала — большой на 800 мест и стереозал на 300 мест. Строился он очень долго. Институт «Приморгражданпроект» передал проект кинотеатра краевому управлению кинофикации

ещё в 1978 г. «Москва» стал 15 по счёту кинотеатром Владивостока и вошёл в пятёрку кинотеатров высшего разряда, наряду с «Океаном», «Уссури», «Варягом» и «Союзом»⁸.

Ещё одной попыткой решить проблему дефицита стали кооперативы, которые создавали для того, чтобы восполнить нехватку товаров и услуг. По состоянию на 1 декабря 1987 г. во Владивостоке действовало 73 кооператива в сфере производства товаров народного потребления, общественного питания и бытового обслуживания населения с общей численностью занятых более 400 чел. Ими было произведено товаров и оказано услуг на 460 тыс. руб.⁹

В сфере услуг трудноразрешимой проблемой для советских граждан являлось устройство в гостиницы. Владивосток не являлся исключением, гостиниц в городе было крайне мало. В 1983 г. их ёмкость составляла всего 1628 койко-мест¹⁰. Поэтому не случайно в первой половине 1980-х гг. на берегу Амурского залива началось строительство большой гостиницы на 615 мест. В сентябре 1987 г. строительство закончилось и летом 1988 г. она вступила в строй, что было очень своевременно. Для того, чтобы дать название новой гостинице, в городе объявили конкурс. Среди предложений было название «Саманта» — так звали американскую девочку-подростка, которая была активной участницей борьбы за мир и трагически погибла в автомобильной аварии. Название понравилось многим, но, опасаясь возможных осложнений из-за коммерческих отчислений за право пользоваться этим именем, решили назвать гостиницу «Амурский залив».

В 1987 г. Владивосток был выбран одним из городов, где накануне XXIV Олимпийских игр в Сеуле советские спортсмены проведут тренировки и необходимую акклиматизацию. По решению ЦК КПСС и Совета Министров СССР в городе началось строительство спортивных сооружений, которые должны были принять советских олимпийцев. Для них решили построить спорткомплексы «Олимпийский» и «Восход», реконструировать стадионы «Динамо» и «Авангард». Почти все спортивные объекты (за исключением стадиона «Авангард») были подготовлены в срок к приёму олимпийцев и в августе 1988 г. накануне Олимпиады легкоатлеты, борцы, велосипедисты-шоссейники прошли

акклиматизацию во Владивостоке. В начале сентября владивостокцы провожали олимпийцев в Сеул, куда те вылетели двумя чартерными рейсами Владивосток — Сеул, а 8 октября, по окончании Олимпиады встречали участников XXIV Олимпийских игр, вернувшихся на теплоходе «Михаил Шолохов».

В годы перестройки закончилась «холодная война» и улучшилась международная обстановка — всё это сказалось на жизни Владивостока. Город всё чаще стали посещать граждане иностранных государств, проводиться различные мероприятия международного характера, Владивосток постепенно приобретает статус одного из центров международного сотрудничества, превращается из города-форпоста в город — «ворота нашей страны в АТР».

Расширению политических, торгово-экономических и культурных связей стран и народов АТР способствовала международная встреча «Азиатско-Тихоокеанский регион: диалог, мир, сотрудничество», которая прошла во Владивостоке в начале октября 1988 г. Она была организована АН СССР совместно с Советским национальным комитетом по Азиатско-Тихоокеанскому экономическому сотрудничеству. Никогда ранее Владивосток не принимал одновременно столько иностранных гостей — во встрече участвовали 106 политических и общественных деятелей, учёных, представителей делового мира, работников культуры и средств массовой информации из 36 стран Азии, бассейна Тихого океана, а также ряда европейских государств¹¹. Необходимо отметить, что на иностранных участников встречи произвела большое впечатление сама возможность побывать в «закрывом» до этого времени городе.

Вторая подобная международная встреча состоялась во Владивостоке через два года — в сентябре 1990 г. В ней приняли участие около 150 зарубежных учёных, видных политических и общественных деятелей из 21 страны. На открытии выступил министр иностранных дел СССР Э.А. Шеварнадзе.

Развитию Владивостока как центра международного сотрудничества способствовало улучшение отношений нашей страны с Китаем. В мае 1989 г. состоялся официальный визит М.С. Горбачёва в КНР. Это событие ознаменовало восстановление

добрососедских советско-китайских отношений. В том же 1989 г. было подписано соглашение о привлечении и использовании китайских граждан на предприятиях Российской Федерации. Таким образом началась легальная трудовая миграция из Китая на российский Дальний Восток, в том числе и во Владивосток. С этого же времени китайские «челноки» стали поставлять во Владивосток различный ширпотреб, который первое время (из-за дефицита отечественных товаров) пользовался большим спросом.

Показателем открытости города миру стали дружеские визиты военных кораблей различных стран. Только за один 1990 г. во Владивостоке (сначала в июне) побывала эскадра военных кораблей Канады, а затем в сентябре — США. Канадцы в ходе визита дали несколько концертов духового оркестра, приняли участие в спортивных соревнованиях с нашими моряками. Американские моряки возложили венки у мемориального комплекса «Боевая слава Тихоокеанского флота», посетили ДВГУ, побывали на атомном ракетном крейсере «Михаил Фрунзе», в соединении морской пехоты. Кроме того, они открыли корабли для посещения всем желающим и в течение трёх дней жители города могли познакомиться с жизнью и бытом американских моряков. Правда, как писали газеты «особое любопытство у большинства посетителей вызывали не ракетные установки или новейшие вертолёты, а «шипс шоп» — корабельный магазин — супермаркет в миниатюре»¹². Это было вполне объяснимо, поскольку владивостокцы, как и все советские люди, не были избалованы товарным изобилием. В дальнейшем подобные визиты стали обыденным явлением, и почти каждый год командование Тихоокеанского флота встречало представителей военных флотов разных стран мира.

Ещё одним показателем расширяющихся международных контактов стало экономическое сотрудничество. В 1989 г. Владивостокский торговый порт заключил договор с итальянской фирмой «Тегола Канадезе» на реконструкцию морского вокзала. В ходе работ была проведена реконструкция всех залов, в них появились вторые этажи, за счёт чего увеличилась полезная площадь. Была заменена внешняя и внутренняя отделка, вместо на-

ружных стальных переплётов появились алюминиевые блоки с зеркальными стёклами, стены и пол отделали новыми современными облицовочными материалами. Позднее в 1991 г. эта же фирма осуществила реставрацию железнодорожного вокзала.

Расширяя международные контакты, Владивосток не оставался в стороне от бурных политических процессов, происходивших в то время в стране. 19 августа 1990 г. во Владивосток прибыл Председатель Верховного Совета РСФСР Б.Н. Ельцин, с именем которого были связаны надежды многих граждан нашей страны, в том числе и владивостокцев. Ельцин пробыл в городе чуть более двух суток. 21 августа в день отлёта на Сахалин он посетил одно из крупнейших промышленных предприятий города — Дальзавод. Вот как писала об этом событии краевая газета «Красное знамя»: «Несколько лет перестройки не принесли облегчения, а, наоборот, усугубили положение в стране. Это мы с вами ощущаем ежедневно. Приезд Б.Н. Ельцина — человека решительного, прямого, предлагающего конкретную программу выхода из тупика, конечно же, обнадежил приморцев»¹³.

Надежды на Ельцина имели основание, поскольку в Горбачёве многие к тому времени разочаровались, т.к. по мере продолжения перестройки ситуация в стране не улучшалась, а ухудшалась. Показателем неблагополучия стало введение с весны 1991 г. в Приморском крае карточек на продовольственные товары по 15 позициям. Норма выдачи зависела от наличия товарных запасов. В мае выдавали по 100 гр. сливочного масла на человека. В июне подошло судно с импортным маслом и норма увеличилась до 300 гр.¹⁴

12 июня 1991 г. владивостокцы, как и все граждане Российской Федерации, приняли участие в первых выборах президента России. Голоса избирателей Владивостока распределились следующим образом: Б.Н. Ельцин получил 70,64%, Н.И. Рыжков — 12,80%, В.В. Жириновский — 3,91%, В.В. Бакатин — 3,59%, А.М. Тулеев — 3,5%, А.М. Макашов — 3,35%¹⁵.

Избрание Ельцина президентом России позволило ему выступить против группы заговорщиков, попытавшихся 19 августа 1991 г. сместить президента СССР М.С. Горбачёва и осуществить возврат к старым коммунистическим порядкам.

Провал августовского путча 1991 г., победа демократических сил во главе с Ельциным над ГКЧП, окончательное падение авторитета Горбачёва — всё это в конечном итоге привело к падению советской власти в нашей стране и вызвало быстрые повсеместные перемены, произошедшие и во Владивостоке. После Указа Президента РСФСР Б.Н. Ельцина о приостановке деятельности КПСС во Владивостоке началась передача зданий и помещений, принадлежавших ранее партии. В частности в здании горкома КПСС разместился арбитражный суд, бывшее здание политического просвещения крайкома КПСС передали одному из вузов Владивостока, а бывшую дачу крайкома КПСС в пригороде Владивостока — Восточной гимназии.

Перестройка закончилась в августе 1991 г. Победителем в борьбе с ГКЧП стал Б.Н. Ельцин, именно он в дальнейшем возглавил обновлённую Россию. Формальным завершением советского периода стала добровольная отставка Президента СССР М.С. Горбачёва 27 декабря 1991 г. Российская Федерация и Владивосток вступили в новый этап своей истории.

¹ ГАПК. Ф. 85. Оп. 2. Д. 513. Д. 91.

² Там же. Оп. 8. Д. 626. Л. 27.

³ Там же. Д. 450. Л. 102.

⁴ Там же. Оп. 2. Д. 513. Л. 101.

⁵ Там же. Оп. 8. Д. 653. Л. 52.

⁶ Там же. Д. 713. Л. 88.

⁷ Красное знамя. 1987. 4 апреля.

⁸ ГАПК. Ф. 85, оп. 8, д. 668, л. 135.

⁹ Там же. Д. 713. Л. 39.

¹⁰ Там же. Д. 449. Л. 63.

¹¹ Славинский Б.Н., Якубовский В.Б. Владивосток — город международных встреч // Проблемы Дальнего Востока. 1989. № 1. С. 13.

¹² Тихоокеанская звезда. Хабаровск, 1990. 16 сентября.

¹³ Красное знамя. 1990. 23 августа.

¹⁴ Советский Сахалин. 1991. 27 июня.

¹⁵ Владивосток. 1991. 15 июня.

ГОРОД В ГОДЫ РЕФОРМ

1992 г. оказался рубежным в истории нашей страны — начались реформы, направленные на создание капиталистической (рыночной) экономики, основанной на частной собственности на средства производства, свободных ценах, конкуренции товаропроизводителей и т.п. Реформы, получившие название «шоковая терапия», начались 1 января 1992 г. с введения по всей стране, включая Владивосток свободных цен на товары народного потребления и услуги, в результате чего за 1992 г. они подскочили в 36 раз¹. Новые цены ничего иного кроме шока вызвать не могли.

Рост цен намного опережал повышение заработной платы и для многих владивостокцев наступили тяжёлые времена. Для того чтобы облегчить жителям города переход к новым социально-экономическим реалиям, городской Совет народных депутатов на своей сессии 19 февраля 1992 г. принял решение «О первоочередных мерах по социальной поддержке малообеспеченных граждан г. Владивостока». Для его выполнения городской администрацией были приняты различные меры — оказывалась адресная материальная помощь, компенсировалась частичная оплата жилищно-коммунальных услуг, организовывались ежедневные бесплатные обеды, для пенсионеров был установлен бесплатный проезд в городском общественном (трамвай, троллейбус, автобус) и пригородном железнодорожном транспорте. Всего на оказание помощи социально незащищённым слоям населения из городского бюджета и фонда социальной поддержки в 1992 г. было выделено 120 млн. руб.²

Помимо этих мер, в январе 1993 г. глава городской администрации В.В.Ефремов принял решение, по которому малообеспеченным семьям выплачивалось ежемесячное пособие на

ребёнка, размер которого составлял от 700 до 1400 руб.³ Всего на различные мероприятия по социальной поддержке малоимущих граждан и семей из городского бюджета в 1993 г. было выделено 418 млн. руб.⁴

С 1 августа 1993 г. во Владивостоке в «порядке эксперимента» вводился бесплатный проезд на внутригородском муниципальном пассажирском транспорте (автобус, трамвай, троллейбус, фуникулёр), кроме маршрутного такси. Расходы транспортных предприятий покрывались за счёт так называемого «транспортного налога», который перечисляли в городскую казну предприятия города, а уже откуда деньги поступали транспортникам. В декабре того же года бесплатный проезд установили на внутригородских пассажирских катерах и паромах, доставлявших горожан через Золотой Рог на мыс Чуркин и в бухту Диомид⁵. Бесплатный проезд на общественном транспорте сохранялся до 1998 г. и лишь частично облегчил положение рядовых горожан, их уровень жизни резко снизился, более 40% жителей города оказались за чертой бедности⁶.

Социально-экономические проблемы усилили социальную напряжённость и вызвали повышенную политическую активность владивостокцев. Обычным явлением стали митинги, забастовки и другие формы протеста против социально-экономической политики, проводившейся в стране. Местом демонстрации своего недовольства горожане избирали центральную площадь.

Начало реформ в нашей стране было связано не только с введением свободных цен, но и с возможностью рядовым гражданам заняться предпринимательской деятельностью в сфере торговли. 29 января 1992 г. вышел Указ Президента «О свободе торговли», который предоставлял предприятиям и гражданам осуществлять торговлю и закупочную деятельность без специальных разрешений.

Многие владивостокцы бросились в стихию рыночной торговли, рассчитывая, что это достаточно лёгкий путь для преуспевания. Однако вписаться в новые экономические условия смогли не все. Наиболее успешно торгово-закупочной деятельностью стали заниматься те, кто и раньше был занят в этой сфере, имел необходимые навыки, нужные связи, знал наиболее рациональ-

ные приёмы ведения торговых операций. Преуспели в новых условиях и бывшие так называемые «фарцовщики» — люди, занимающиеся в годы Советской власти перепродажей вещей. Чаще всего их просто называли спекулянтами. Большинство же занявшихся торговлей, не имели должного опыта, «нужных связей», и в силу этих, и других обстоятельств ничего не добились.

«Свобода» торговли была относительной, уже вскоре она начала регламентироваться и вводиться в цивилизованные рамки. В июле 1992 г. городские власти предприняли меры по упорядочению уличной торговли. Для неё отводились специальные места, в прочих местах она запрещалась⁷.

В дальнейшем городские власти ещё не раз принимали меры по упорядочению этой деятельности. В августе у главы администрации Владивостока В.В. Ефремова прошло специальное совещание, на котором было решено закрыть стихийную торговлю на ул. Фокина и разрешить торговлю с рук без специального разрешения в районе мыса Кунгасный⁸. Предусматривались и другие меры для того, чтобы придать торговле в городе цивилизованный характер.

В сентябре следующего 1993 г. главой администрации Владивостока В.И. Черепковым было определено место продажи подержанных автомобилей, которые в большом количестве завозились во Владивосток из Японии. Это район «Зелёного угла»⁹, который с того времени на долгие годы стал главным автомобильным рынком не только Владивостока, но и всего Дальнего Востока и Сибири.

В 1994 г. городская администрация приняла два постановления «О введении единого порядка лицензирования торговли» и «О выдаче разрешений на право торговли»¹⁰. В начале 1995 г. главой администрации К.Б. Толстошеиным было принято ещё одно постановление «О мерах по упорядочению мелкорозничной торговой сети города»¹¹. Согласно всем этим документам для того, чтобы заниматься торговлей, нужно было сначала заплатить специальный налог и получить соответствующее разрешение. Одновременно запрещалась продажа продовольственных и промышленных товаров с земли, с ящиков и коробок, а также торговля с рук на улицах района, в скверах и парках.

Мелкорозничная торговля разрешалась в специализированных торговых зонах, оборудованных в соответствии с санитарными нормами. Все эти меры к конечному итоге привели к прекращению стихийной, уличной торговле в городе, а также к тому, что были вытеснены торговцы «любители» и остались лишь профессионалы. Торговля в городе приняла цивилизованный характер.

Важным шагом на пути экономических преобразований явилась приватизация — переход государственной собственности в частные руки. Первый её этап (с 1992 по 1994 г.) проводился на основе ваучеров (неименных приватизационных чеков), бесплатно выданных всем гражданам. Их можно было вложить в акции приватизируемых объектов. В августе — сентябре 1992 г. администрация Владивостока провела организационную работу по подготовке к выдаче приватизационных чеков. В частности были составлены списки граждан на их получение, решены вопросы подготовки дополнительного контингента счётных работников, подготовлены помещения. 1 октября 1992 г. все пункты города организовано начали выдачу приватизационных чеков населению¹².

С 1995 г. начался второй этап приватизации — продажа государственных предприятий за деньги. К этому времени во Владивостоке уже было зарегистрировано 9150 акционерных предприятий, 3100 частных, 102 с участием иностранного капитала. Объём производства товарной продукции, выпускаемой этими предприятиями (акционерные компании, различные товарищества, частные предприятия и т.п.) составил 90%, в то время как на государственные предприятия приходилось 9%, а на муниципальные 1%¹³. Однако смена организационно-правовых форм собственности не привела к желаемым результатам — повышению производительности труда. Наоборот, наблюдался спад производства, который в 1994 г. по сравнению с дореформенным уровнем составил 32%. Он не коснулся лишь предприятий пищевой промышленности, они продолжали работать на том же уровне.

Тяжело вписывались в новые рыночные условия крупные предприятия Владивостока. Начавшиеся в стране реформы привели к резкому спаду экономической активности, что от-

разилось на работе Владивостокского морского порта. В начале 1992 г. бригады грузчиков были заняты на 70%. Из-за отсутствия работы пришлось практически сократить ночные смены. Чтобы не растерять квалифицированные кадры, руководство порта скомплектовало строительную бригаду, в состав которой вошли безработные докеры¹⁴.

Особенно сложно пришлось заводам военно-промышленного комплекса — «Варяг», «Дальприбор», «Изумруд» и другим. Смена приоритетов во внешней политике страны, отсутствие заказов, несвоевременная оплата за выполненную работу — всё это поставило заводы ВПК в крайне сложное положение. Средства от Министерства обороны России поступали эпизодически и не в полном объёме. Этим предприятиям пришлось выполнять программу «конверсия» — перестраиваться, переходить на выпуск гражданской продукции (различных товаров широкого потребления). Так, завод «Дальприбор» стал собирать сложную медицинскую аппаратуру, изготавливать термосы, миксеры, устройства для подзарядки аккумуляторов, домкраты, мебель и другие товары народного потребления. Городская администрация в меру своих сил пыталась помочь этим коллективам. В июне 1993 г. она разработала комплекс мер, который предусматривал снижение ставок на имущество и налога на прибыль для конверсируемых предприятий. Кроме того, вносились предложения об освобождении от уплаты таможенных пошлин и сборов таких предприятий при закупке импортного оборудования, сырья и материалов для производства товаров народного потребления. Среди намеченных плановых мер была идея подготовить социальный заказ на выпуск товаров народного потребления для жителей Владивостока¹⁵. К сожалению, эти планы остались на бумаге, предприятиям пришлось проблемы конверсии решать своими силами.

Реализация принципа «Товары населению вместо оружия» привела к резкому снижению производственного и кадрового потенциала оборонных предприятий. В результате реорганизации на заводе «Дальприбор» из 5 тыс. работающих до 1993 г. в 1999 г. осталось 1100 чел. Кого-то сократили, кто-то ушёл сам. Был период, когда по полгода не выплачивали зарплату¹⁶.

В тяжёлом положении находился завод «Радиоприбор», долгие годы изготавливавший электронное оборудование для военных. В середине 1990-х гг. заказы от Министерства обороны перестали поступать. Конверсия ограничилась лишь производством радиолы «Серенада», спрос на которую упал, затраты на её изготовление не покрывали производственных расходов и выпускать её заводу было не выгодно. «Радиоприбор» ожил только в 1998 г., после того, как получил заказ, который стал частью российско-китайского контракта на поставку вооружений и военной техники в КНР. Одновременно завод начал выпускать электронное оборудование гражданского назначения (автоматизированные системы городского освещения, оборудование для медиков и охранных организаций)¹⁷.

Переход к новым социально-экономическим и политическим реалиям, фактическое падение Советской власти (формально Советы сохранялись до октября 1993 г.) — всё это вызвало перемены в духовно-идеологической сфере. 15 января 1992 г. малый Совет Владивостокского городского Совета принял решение демонтировать в Центральном городском парке культуры и отдыха скульптуру В.И. Ленина, а территорию парка передать в бессрочное пользование Владивостокской епархии православной церкви для строительства Покровского кафедрального собора. Выполняя решения Совета, глава городской администрации принял постановление, по которому ЦПКиО ликвидировался с 10 июля 1992 г.¹⁸

В начале августа 1992 г. малый Совет Владивостока принял решение о восстановлении прежних названий некоторых улиц города. Ул. Ленинская стала Светланской, ул. 25-го Октября — Алеутской, Колхозная — Семёновской, Держжинского — Фонтанной, Менжинского — Пологой, ул. Первого Мая — Петра Великого, ул. Яниса Лациса — Нерчинской. Комиссия по топонимике предложила также вернуть старое название ул. Адмирала Фокина и вновь сделать её Пекинской, но депутаты отклонили это предложение.

В начале октября 1992 г. депутаты Владивостокского горсовета приняли решение о передаче здания бывшего польского костёла по ул. Володарского, где в течение долгого вре-

мени находился Государственный архив Приморского края, общине римско-католической церкви.

Все годы советской власти Владивосток был закрытым городом. Въезд иностранцам был запрещён. Подобное положение не устраивало горожан, поэтому Указ президента России Б.Н. Ельцина «Об открытии Владивостока» был с воодушевлением принят владивостокцами. Его реализация началась 2 января 1992 г., с этого времени Владивосток стал открытым городом. Туристы, бизнесмены, студенты, различные делегации — все стали свободно приезжать во Владивосток и город постепенно становится одним из новых центров международного, культурного и делового сотрудничества в АТР.

Уже в апреле этого же года во Владивосток прибыл первый туристический круизный лайнер, на борту которого находилось более 170 путешественников, преимущественно из США. Туристы пробыли в городе один день, познакомились с его достопримечательностями. В дальнейшем заходы больших круизных лайнеров во Владивосток стали привычным делом.

Статусу Владивостока как международного, культурного и делового центра способствовали контакты городской администрации с руководством городов из стран АТР. В начале сентября 1992 г. официальная делегация Владивостока из восьми человек во главе с руководителем города В.В. Ефремовым посетила китайский Далянь. Во время поездки был подписан договор о побратимских связях Владивостока и Даляня, который стал шестым городом-побратимом краевого центра Приморья и первым среди китайских городов.

Ещё один фактор, укрепляющим значимость Владивостока в международном масштабе, стало открытие консульств иностранных государств. Одним из первых 22 сентября 1992 г. открылось Генеральное консульство США. Поначалу оно занимало часть бывшего здания Дома политического просвещения, а в декабре 1995 г. переехало на постоянное место в специально построенное здание на ул. Пушкинской. Генеральным консулом США во Владивостоке был назначен бывший первый секретарь посольства США в России Рэндалл Лекок. На торжества по случаю открытия консульства во Владивосток прибыли два

военных корабля американского флота и делегации из Сан-Диего и порта Такома, которые являлись побратимами Владивостока.

Через полгода в апреле 1993 г. во Владивостоке открылось консульство Республики Корея, которое распространило свою деятельность на 15 административных единиц от Чукотского автономного округа до Иркутской области. В число основных видов деятельности, помимо ведения консульских дел, входило оказание помощи в торгово-экономическом сотрудничестве, налаживание связей в области культуры и спорта, науки и техники, образования и средств массовой информации.

Расширяющиеся международные контакты потребовали развития Владивостокского аэропорта. В 1992 г. в город приехали японские и американские специалисты, которые провели переговоры по открытию международных авиалиний, связывающих Владивосток с Японией и США. Спустя некоторое время Владивостокский аэропорт стал международным. 1 апреля 1993 г. состоялось открытие авиалинии Владивосток — Ниигата, 9 июня того же года открылась линия Владивосток — Анкоридж (Аляска), а в июле 1994 г. — Владивосток — Тояма.

В марте 1999 г. во Владивостокском аэропорту заработал терминал для обслуживания пассажиров международных линий. Его строительство обошлось в 10 млн. долларов США. Основное финансирование осуществлялось за счёт собственных средств ОАО «Владивосток-Авиа», 3,2 млн. долларов были выделены одной из японских инвестиционных компаний. Новое здание позволило поднять сервисное обслуживание пассажиров, вылетающих за рубеж, до мирового уровня¹⁹.

Перемены, происходившие в 1990-е гг. под либерально-демократическими лозунгами о необходимости свободы предпринимательства и невмешательстве государства в экономику, привели к самым различным последствиям, в том числе и к падению дисциплины и ответственности. Примером тому могут служить события, произошедшие во Владивостоке весной 1992 г. Вечером 14 мая 1992 г. на артиллерийских складах Тихоокеанского флота, расположенных в районе Второй Речки, начался пожар, который привёл к подрыву боеприпасов. Взрывной волной были выбиты стёкла в жилых домах, в производственных корпусах заводов

«Изумруд», «Варяг», «Дальприбор», расположенных поблизости, размер убытков от взрывов составил около 40 млн. руб.²⁰

Зимой 1993 г. Владивосток ещё раз «прогремел» на всю страну из-за варварского обращения с матросами первого года службы из учебных частей, расположенных на о. Русском. В начале февраля в главный госпиталь Тихоокеанского флота стали поступать больные и истощённые матросы, которые проходили там службу. Для того чтобы разобраться в причинах массового заболевания военнослужащих, во Владивосток из Москвы прибыла специальная медицинская комиссия Министерства обороны. Одновременно собственное расследование провёл и морской офицер, депутат краевого Совета В.И. Черепков. 22 февраля в канун празднования Дня защитника Отечества он провёл пресс-конференцию для журналистов, на которой предъявил видеоматериалы, снятые им подпольно на видеокамеру в частях на о. Русском. Из расследования Черепкова стало ясно, что главная причина массовых заболеваний и смертей матросов — элементарное недоедание. В воинских частях на острове должностные лица, отвечающие за питание, занимались хищением продуктов из продовольственных рационов, предназначенных для военнослужащих.

С этого времени за Черепковым закрепилась слава «народного заступника», он стал популярной фигурой, что помогло ему победить на выборах мэра города, состоявшихся 12 июня 1993 г.

Несмотря на все сложности переходного периода, в городе решались насущные проблемы. Одной из самых сложных была транспортная: городские магистрали не справлялись с возросшим потоком автомашин. Владивосток планировался и застраивался в те времена, когда главным видом транспорта считался общественный, количество личных автомобилей было ограничено. С конца 1980-х гг. из-за рекордного ввоза подержанных японских автомобилей, городские улицы стали «тесными» для трамваев, автобусов, троллейбусов, автомобилей.

Для увеличения пропускной способности дорог с 1993 г. начинается строительство целой серии транспортных развязок. Уже в феврале 1993 г. стали строить путепровод в районе перекрёстка ул. Русской и проспекта 100-летия Владивостока. Сооружение автомобильной эстакады длиной 450 м и шириной 18 м,

поднявшейся над оживлённым перекрёстком двух улиц, было закончено в декабре 1994 г. Никогда ранее во Владивостоке подобных транспортных сооружений не возводилось. С завершением строительства, которое осуществлял АО «Дальмостстрой», часть проблем с автомобильным движением на проспекте 100-летия Владивостока была решена.

Осенью 1997 г. в районе фуникулёра (от сквера на ул. Суханова до перекрёстка с ул. Некрасовской) начались работы по расширению дороги, что позволило обеспечить четырёхрядное движение автотранспорта. Одновременно на вершине сопки построили подземный переход для пассажиров фуникулёра²¹. Той же осенью администрация города приняла решение о строительстве трёхполосной автомобильной дороги с улиц Вилкова и 40 лет ВЛКСМ через ул. Борисенко на ул. Спортивную²². В июне 1999 г. вступила в эксплуатацию автомобильная развязка на ул. Гоголя.

В это же время проводилась реконструкция площади Луговой, в связи с чем городская администрация приняла решение о переносе памятника адмиралу С.О. Макарову на ул. Набережную в район гостиницы «Экватор» и кинотеатра «Океан»²³. В июле 1999 г. накануне дня Военно-Морского Флота фигура адмирала Макарова была на новом месте²⁴.

К середине 1990-х гг. стало ясно, что обещания реформаторов (президента Ельцина его сторонников) в отношении «шоковой терапии», которая будет болезненной, но кратковременной, а затем наступит улучшение, не оправдались «Шок» имел место, а терапии не было. Улучшения материального благосостояния рядовых граждан России, включая жителей Владивостока, не произошло. Скорее, наоборот, для многих на долгое время наступили тяжёлые времена.

Социальная ситуация в городе была крайне острой не только из-за, социально-экономической политики, проводимой федеральными властями. Не на высоте оказалась и местная власть, как краевая, так и городская. Город постоянно испытывал проблемы с поставками электроэнергии. Перебои с электричеством начались ещё осенью 1993 г., когда во Владивостоке стали отключать бытовых потребителей на несколько

часов. Нестабильность в снабжении Владивостока электроэнергией продолжилась в 1994—1996 гг.

Ограничения с поставками электроэнергии стали головной болью для жителей города и основной темой местных средств массовой информации. Газета «Владивосток» писала в феврале 1996 г.: «Когда говоришь приезжим, что во Владивостоке нынешней зимой электроэнергию в жилых домах отключают на 8—9 часов ежедневно, то они относятся к этому с большим недоверием»²⁵. И ещё одна цитата из этой же газеты. Г.В. Котик, генеральный директор треста «Жилстрой-1», почётный гражданин Владивостока: «Я люблю Владивосток, но в отличие от тех, кто постоянно восхваляет его, хочу отметить, что жить в нём людям крайне неудобно. К постоянным отключениям электроэнергии, ограничениям в поступлении холодной воды, к автомобильным пробкам на узких улицах нормальный человек привыкнуть не может»²⁶.

Основной формой протеста против подобных действий энергетиков люди избрали перекрытие движения транспорта на основных магистралях Владивостока. Подобные акции наиболее часто происходили в 1996 г. 27 февраля 1996 г., поздно вечером, доведённые до отчаяния от постоянного отсутствия света жители домов по улицам Амурской и Хабаровской перекрыли движение автотранспорта и трамваев на Океанском проспекте. По их словам второй год подряд отключения электроэнергии длятся по 9—11 часов в течение суток²⁷.

Отключения не прекращались даже летом. В июле 1996 г. предприятия и жилые кварталы Владивостока стали отключать от электроэнергии на весь световой день. В городе впервые остановились трамваи и троллейбусы, прекратилась подача горячей и холодной воды в квартиры²⁸. Причиной остановки котлов электростанций являлось отсутствие мазута, который использовался для приготовления горючей смеси вместе с низкокалорийными приморскими углями. Ситуацию с электроэнергией удалось частично стабилизировать в августе, но в сентябре продолжительность отключения электроэнергии вновь стала составлять 12—14 часов в сутки. 4 сентября доведённые до отчаяния многочасовыми отключениями света люди в одном из

микрорайонов вышли на стихийный митинг, а затем перекрыли проезд по Народному проспекту. Лишь после того, как к митингующим прибыли глава городской администрации К.Б. Толстошеин, руководители «Дальэнерго» — генеральный директор В. Полещук и главный инженер Ю. Лихойда, удалось уговорить людей разойтись²⁹. В тот же день поздно вечером руководители мэрии и «Дальэнерго» провели специальное заседание, где были намечены меры для того, чтобы отключения света у населения города свести к минимуму.

Ещё одним очагом социальной напряжённости являлась экономическая ситуация на предприятиях, где задерживали выплату заработной платы. К тому же часть горожан не имела работы, в городе насчитывалось около 4,5 тыс. безработных, 7 тыс. одиноких матерей³⁰. Все эти обстоятельства повышали социальную напряжённость.

12 апреля 1995 г. на центральной площади Владивостока прошёл грандиозный митинг рабочих разных профессий с требованием выплатить задолженность по заработной плате. Как писала местная пресса: «...площадь Борцов за власть Советов не смогла вместить всех желающих, которые приехали из разных уголков Приморского края. Такого скопления народа давно здесь не наблюдалось»³¹.

В 1996 г. участились забастовки на предприятиях и в учреждениях города. В апреле часовую предупредительную забастовку провели докеры Владивостокского морского торгового порта. Осенью к акциям протеста подключились бюджетники — учителя и врачи, в декабре бастовали сотрудники АО «Приморавтотранс» и работники коммунального хозяйства города. Причиной всех акций протеста и забастовок являлись задержки с выплатой заработной платы, которые доходили до нескольких месяцев.

Напряжённая обстановка с выплатой зарплаты сохранилась и в начале 1997 г. В январе учителя Владивостока присоединились к общероссийской забастовке, в которой также приняли участие работники здравоохранения и культуры.

В начале июля 1998 г. вновь обострилось положение в энергообеспечении и водоснабжении Владивостока. Помимо многочасового отсутствия электричества в домах владивостокцев посто-

янно не было воды. В связи с экстремальной ситуацией 3 июля состоялось заседание краевой комиссии по чрезвычайным ситуациям (КЧС). Пытаясь найти выход из энергетического кризиса, КЧС обратилось к правительству с просьбой предпринять срочные меры по погашению федеральных долгов перед Дальэнерго³².

Было бы неверно утверждать, что реформы принесли только негативные результаты. При всех их издержках была решена извечная советская проблема дефицита. Теперь купить можно было всё, были бы деньги, и не нужно было томиться в очередях. Появилась возможность получить услуги, которые ранее рядовому жителю были малодоступны. При социализме, чтобы установить телефон, требовалось ждать своей очереди несколько лет. Теперь это решалось намного проще. Тем более, что в середине 1990-х гг. появилась сотовая телефонная связь. Первое во Владивостоке предприятие по предоставлению населению услуг сотовой связи — совместная российско-американская компания «АКОС» была создана в октябре 1994 г. С 1995 г. она стала обеспечивать жителей города и края мобильной связью. В 1995—1996 гг. во Владивостоке открылись ещё несколько компаний по оказанию услуг телекоммуникационной связи — «Мобил Телеком Восток», «Востоктелеком», «Новая телефонная компании», «Примтелефон». Тем самым была решена проблема телефонной связи для всех желающих.

К положительным изменениям, произошедшим с началом реформ, следует отнести расширение международных контактов, в т.ч. и в экономике. Для Владивостока это имело зримое воплощение в виде многоэтажного бизнес-центра «Хендэ», под крышей которого разместились четырёхзвёздочная гостиница на 400 мест, два ресторана и несколько баров, конференц-зал, торговый центр. Это здание было построено в 1997 г. на деньги предпринимателей из Республики Корея, при их непосредственном участии в строительстве.

Ещё одним примером экономического сотрудничества с корейскими коммерсантами можно считать постройку здания корейского колледжа ДВГУ в 1995 г. Строительство пятиэтажного здания и комплектацию его мебелью и оборудованием взяла на себя корейская корпорация «Кохап»³³.



В 1990-х гг. владивостокцы часто выходили на митинги

Расширились контакты в культурной сфере. Во Владивосток с гастрольями стали заезжать «звёзды» зарубежной эстрады, которых ранее любители музыки могли слышать только с пластинок и магнитофонных записей. В начале марта 1995 г. во Владивостоке с концертами выступила всемирно известная диско-группа «Boney М». В ноябре 1995 г. прошли гастроли певца Томаса Андерса, прославившегося в ранее широко известной группе «Modern Talking». В октябре 1996 г. с концертом приехала легендарная рок-группа «Nazareth». За десять с небольшим лет (1996—2007) во Владивостоке побывало около 20 зарубежных рок-коллективов и солистов. А такие группы как «Uriah Heep» и «Nazareth» по несколько раз.

Реформы 1990-х гг. потребовали от жителей Владивостока терпения и выдержки. Обещания, которые давали реформаторы, перекраивая социализм на капитализм, не были выполнены. Бедность и нищета стали наиболее тяжёлым следствием осуществлённой трансформации от социализма к капитализму. Для подавляющего большинства рядовых владивостокцев проведение реформ обернулось падением жизненного уровня, унижениями, стрессом и прочими бедами. Самая тяжёлая и неблагоприятная в этом отношении ситуация была в первой



Митинг у памятника Борцам за власть Советов

половине 1990-х гг., когда жители города пострадали от либерализации цен. При этом социально-экономические тяготы, характерные для всей страны, были усугублены местными проблемами — конверсией заводов ВПК, отключением электроэнергии, недостаточным водоснабжением. Ситуация в социально-экономической сфере начала улучшаться с начала 2000-го года, что было связано с изменениями в руководстве страны — на смену Б.Н. Ельцину пришёл новый президент В.В. Путин.

- ¹ Короткевич В.И. История современной России. 1991—2003. СПб. 2005. С. 7.
- ² ГАПК. Ф.85. Оп.10. Д.119. Л.32.
- ³ Там же. Д.106. Л.21.
- ⁴ Там же. Д.327. Л.37.
- ⁵ Там же. Д.341. Л.167.
- ⁶ Там же. Д.833. Л.9.
- ⁷ Там же. Д.33. Л.247.
- ⁸ Владивосток, 1992. 20 августа.
- ⁹ ГАПК. Ф.85. Оп.10. Д.282. Л.49.
- ¹⁰ Там же. Д.395. Л.129, 137.
- ¹¹ Там же. Д.730. Л.105.
- ¹² Там же. Д.54. Л.23.
- ¹³ Там же. Д.833. л.6.
- ¹⁴ Владивосток, 1992. 15 февраля.
- ¹⁵ ГАПК. Ф.85. Оп.10. Д.198. Л.81.
- ¹⁶ Известия. 1999. 28 мая.
- ¹⁷ Владивосток. 2000. 21 марта.
- ¹⁸ ГАПК. Ф.85. Оп.10. Д.28. Л.66.
- ¹⁹ Владивосток. 1999. 4 и 5 марта.
- ²⁰ Владивосток. 1992. 16 мая.
- ²¹ Владивосток. 1997. 11 ноября.
- ²² ГАПК. Ф.115. Оп.11. Д.876. Л.60.
- ²³ Там же. Оп.12. Д.264. Л.70.
- ²⁴ Владивосток. 1999. 21 июля.
- ²⁵ Владивосток. 1996. 23 февраля.
- ²⁶ Владивосток. 1995. 4 августа.
- ²⁷ Владивосток. 1996. 29 февраля.
- ²⁸ Там же. 18 июля.
- ²⁹ Там же. 6 сентября.
- ³⁰ ГАПК. Ф.115. Оп.11. Д.470. Л.134.
- ³¹ Владивосток, 1995. 13 апреля.
- ³² Владивосток. 1998. 7 июля.
- ³³ Владивосток. 1995. 4 октября.

ВЛАДИВОСТОК — ЦЕНТР МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

В XXI век Владивосток вступил с новыми надеждами и старыми проблемами. Надежды были связаны с новым президентом России В.В. Путиным, избранным на выборах 26 марта 2000 г. Ожидания горожан на улучшение жизни были основаны на том, что в нашей стране испокон веков положение дел во многом зависело от первого лица в государстве, будь-то царь, генеральный секретарь или президент. Как показали последующие события смена президента в 2000 г. положительно сказалась на развитии всей страны, включая Владивосток.

Время президентства Путина совпало с благоприятной для России внешнеэкономической конъюнктурой — ростом цен на энергоносители на мировом рынке, поскольку экономика страны в значительной степени зависела от состояния дел в топливно-энергетических отраслях. Спрос на нефть и газ в мире привёл к увеличению объёмов добычи нефти и газа, в 2002 г. он составил 379,63 млн. т и стал рекордным за период с 1992 г.¹ Только нефтяные компании в начале 2000-х гг. давали 20% налогов в бюджет и до 30% экспортных доходов России². Все эти факторы способствовали пополнению бюджета, притоку в страну нефтедолларов, благодаря чему у правительства появилась возможность решать насущные социальные проблемы.

Ещё одним позитивным фактором для Владивостока следует считать то, что с начала 2000-х гг. Россия стала полноправным участником ключевых азиатских интеграционных структур —

Азиатско-Тихоокеанского сотрудничества и Асеановского регионального форума. Активное внедрение России в АТР, один из быстро развивающихся регионов мира, дало импульс развитию города. Владивосток обустраивался, преобразовывался во многом исходя из наличия международного фактора. Но для того, чтобы стать одним из центров международного сотрудничества, ему надо было решить ряд проблем, и в первую очередь — электроснабжения.

На протяжении всего 2000 г. и начала 2001 г. во Владивостоке продолжались веерные отключения электроэнергии, что сказывалось на работе городского электротранспорта (трамваи и троллейбусы простаивали), приводило к акциям протеста. В июле 2000 г. горожане провели митинг у здания офиса АО «Дальэнерго», а жители улицы Окатовой, где электроэнергия не было в течение двух суток, попытались перекрыть автомобильную дорогу³.

Перебои с электроэнергией и митинги протеста продолжились зимой 2000—2001 гг. Стихийный митинг страдающих от многочасовых отключений электроэнергии состоялся у здания краевой администрации 16 января 2001 г. На следующий день люди пытались перекрыть движение автомобильного транспорта на ул. Русской. Глава городской администрации Ю.М. Копылов в радиообращении к жителям города был вынужден признать, что «энергосистема Приморского края рухнула»⁴. Видимо, у чиновника столь высокого уровня были веские основания, чтобы сделать такое резкое заявление. По крайней мере, ситуация действительно оказалась критической. 18 января во Владивостоке состоялось заседание городского штаба по чрезвычайным ситуациям, где решался вопрос о введении в городе режима чрезвычайного положения. Проблема с обеспечением электроэнергии Владивостока и Приморского края рассматривалась на правительственном уровне. Председатель правительства М. Касьянов докладывал президенту В.В. Путину об обстановке с электроснабжением Приморья⁵. Спустя некоторое время президент предложил губернатору Приморского края Е.И. Наздратенко подать в отставку, что тот и сделал 5 февраля 2001 г.

В последующем перебои в подаче электроэнергии прекратились. Городу, претендующему на важную роль в международном экономическом, культурном сотрудничестве в АТР, было не к лицу иметь подобные проблемы.

С начала 2000-х гг. во Владивостоке всё чаще проводятся мероприятия международного характера с участием делегаций из стран АТР. В сентябре 2002 г. состоялся международный форум стран АТЭС, в сентябре 2005 г. — заседание рабочей группы форума стран АТЭС по транспорту, в котором приняли участие посланцы 21 страны, в мае и июле 2007 г. прошли заседание рабочей группы АТЭС по промышленной науке и технологиям и первый Тихоокеанский экономический конгресс, в сентябре 2007 г. открылся международный форум рыбаков, в котором участвовали делегации из 22 стран, в июле 2008 г. состоялся второй Тихоокеанский экономический конгресс.

В рамках подготовки к этим и другим мероприятиям с 2002 г. регулярно проводятся работы по благоустройству центра города, реконструкции улиц, строительству транспортных развязок и надземных пешеходных переходов.

Весной 2002 г. началось строительство надземного перехода на площади Луговой, летом — реконструкция Океанского проспекта. Расширялось дорожное полотно, вырубались деревья вдоль тротуаров, вместо асфальта на тротуар укладывалась цветная брусчатка, а летом того же года началась реконструкция ул. Адмирала Фокина, которую за последние годы из-за обилия торговых киосков негласно называли Торговой. Киоски убрали, уложили брусчатку, сделали клумбы для цветов и кустарников, установили скамейки. Улица стала пешеходной, чем-то напоминающей московский Арбат.

В августе 2002 г. открылась новая транспортная развязка на ул. Семёновской. На месте сквера появились конечные и промежуточные остановки автобусных и трамвайных маршрутов общественного транспорта, что облегчило движение всех видов транспорта в центре города.

В сентябре 2002 г. завершилось благоустройство набережной в районе спорткомплекса «Олимпийский», где были строго

разграничены пешеходные и автомобильные зоны. появились клумбы, деревянные скамейки, уложена брусчатка. Весной 2006 г. началась реконструкция излюбленного места отдыха горожан — Спортивной гавани, которая завершилась к 1 июля. Здесь появились фонари в стиле ретро, вазоны, лестницы из нешлифованного гранита, расширилась пешеходная зона, асфальт на дорожках заменили на гранитную плитку, установили однотипные киоски — закусочные.

В августе 2002 г. начались большие работы по реконструкции Некрасовского путепровода. Финансирование строительства осуществлялось как из федерального бюджета, так и из краевого. В 2003 г. из краевого бюджета было выделено 350 млн. руб.⁶ Первая полоса реконструированного путепровода Некрасовская — Молодёжная вступила в строй в ноябре 2003 г., вторая — 15 ноября 2004 г. Совместный проект Петербургского института «Ленгипротранс» и Приморгражданпроекта воплотил в жизнь Уссурийский мостостроительный отряд.

Заключительный отрезок (третий участок) реконструируемого путепровода (Молодёжная — проспект 100 лет Владивостоку) был сдан в мае 2005 г. Благодаря этому удалось разгрузить транспортные потоки в одном из самых оживлённых районов города. Общая протяжённость обновлённого путепровода составила 2,3 км.

В 2007 г. к началу работы Тихоокеанского экономического конгресса закончили реконструкцию здания краевой филармонии, на которую краевые власти выделили 250 млн. руб.⁷ На эти деньги отреставрировали большой концертный зал, заменили специализированное оборудование сцены, сделали отдельный репетиционный зал и студию звукозаписи для оркестра. Кроме того, отремонтировали все вспомогательные помещения филармонии.

Решая проблемы с обликом города, администрация Владивостока не забывала и о содержательной части, стремилась привлекать гостей города, иностранных туристов (в основном из Китая) разнообразной культурной программой. В сентябре 2002 г. во Владивостоке первый раз отметили «День уссурийского ти-

гра». В дальнейшем было решено сделать этот праздник ежегодным и отмечать его в последнее воскресенье сентября.

С сентября 2003 г. во Владивостоке (ежегодно в конце лета — начале осени) стали регулярно проходить международные кинофестивали «Меридианы Тихого». В разные годы его гостями были многие известные российские и зарубежные актёры: В. Глаголева, Н. Крачковская, И. Муравьёва, Ю. Назаров, Г. Юхтин, французская кинозвезда Катрин Денёв, а также кинорежиссёры, такие как О. Иоселиани и К. Занусси (Польша), киновед А. Медведев.

Событием в культурной жизни города стали гастроли театра МХТ им. А.П. Чехова в мае 2006 г. В течение двух недель О. Табаков, С. Безруков, К. Хабенский, И. Мирошниченко, М. Пореченков, А. Семчев и другие звёзды российского масштаба представили шесть своих спектаклей: «Амадей», «Тартюф», «Чайка», «Утиная охота», «Мещане», «Белая гвардия». Гастроли состоялись впервые за 25 лет. Несмотря на высокие цены билетов, доходившие до 2,5 тыс. руб., достать их было невозможно, что ещё раз подтвердило старую истину: Владивосток — город театральный.

30 мая 2006 г. владивостокцы встречали всемирно известного писателя из Бразилии Пауло Коэльо. Владивосток оказался конечным пунктом его многодневного турне по Транссибирской магистрали. Он встретился с читателями в одном из книжных магазинов города, где подписал свои русскоязычные книги.

С того времени, как Владивосток стал открытым городом, удивить горожан приездом иностранных гостей из самых отдалённых точек земного шара было трудно. Тем интереснее услышать в отзывах о городе от зарубежных гостей что-то новое. Любопытные высказывания о Владивостоке сделали итальянские тележурналисты в январе 2006 г. после поездки по Сибири. Они отметили, что «Владивосток — самый нерусский город из всех городов России, где мы побывали»⁸.

Ярким событием в культурной жизни города стали выступления ансамбля «Солисты Москвы» под управлением Ю. Башмета в рамках фестиваля классической музыки «Дальневосточная весна» в апреле 2007 г.⁹, проведение в ноябре 2007 г. четвёртого

международного джазового фестиваля, открытие после реконструкции в марте 2008 г. кинотеатра «Уссури».

Улучшение социально-экономической ситуации позволило Владивостоку не только принимать посланцев культуры из разных мест, но и направлять своих представителей искусства в зарубежные страны. В январе 2007 г. впервые на гастролях в Китае в г. Муданьцзяне побывал Тихоокеанский симфонический оркестр во главе с руководителем Э. Банько. Владивостокские музыканты представили разнообразную программу — в первом отделении прозвучали популярные классические произведения русских и зарубежных композиторов, во втором — советские и русские народные песни, особенно популярные и любимые в Китае. Выступления владивостокцев пользовались успехом, собирали полные залы, один из концертов транслировался по телевидению¹⁰.

Выезды деятелей культуры города за рубеж содействовали укреплению имиджа Владивостока как регионального культурного центра. Этому же способствовали меры, предпринимаемые по сохранению исторической памяти о событиях и людях, оставивших след в истории города и России. 25 января 2003 г. из Владивостока в кругосветное плавание вышел парусник Морского государственного университета имени Г.И. Невельского «Надежда». Плавание приурочили к 200-летию первого кругосветного плавания И. Крузенштерна и Ю. Лисянского 1803—1806 гг. 16 мая 2003 г. на ул. Петра Великого была восстановлена арка Цесаревича Николая. Её заново возвели по инициативе главы компании «Алгос» А. Ермолаева.

В 2003 г. власти Владивостока приняли решение перенести памятник поэту Осипу Мандельштаму приморского скульптора В. Ненаживина на территорию Владивостокского государственного университета экономики и сервиса (ВГУЭС). Это вынужденное решение приняли после того, как памятник, установленный в 1998 г. в районе кинотеатра «Искра», неоднократно подвергался осквернению вандалами.

Важное историко-культурное значение имело и возведение в Покровском парке храма Покрова Пресвятой Богоро-

дицы. Его строительство началось в сентябре 2004 г. и уже весной 2007 г. в нем началось богослужение. Пятикупольное сооружение площадью 600 кв.м и высотой 35 м было построено за счёт добровольных пожертвований и средств городского бюджета.

Новый импульс в развитии город получил после того, как в начале сентября 2007 г. в Сиднее (Австралия) прошёл саммит стран АТЭС, на котором было принято решение о том, что саммит 2012 г. пройдёт в России. Ещё до этого во время своего очередного приезда во Владивосток в январе 2007 г. президент В.В. Путин обещал, что если заявка России на право принятия форума АТЭС в 2012 г. будет удовлетворена, то местом проведения саммита станет Владивосток.

На тот момент городская инфраструктура не была готова к приёму столь представительного международного форума. В 2007 г. в городе имелось около 40 гостиниц, в основном небольших, с низким по международным меркам уровнем обслуживания, и ни одного пятизвёздочного отеля. Единственным отелем обладателем четырёх звёзд является «Хендэ»¹¹.

Для того чтобы принять форум АТЭС, нужно создать необходимую инфраструктуру, с современными гостиницами, пресс-центром. Помимо этого провести модернизацию аэропорта и существующей автотрассы в город, построить мосты через бухту Золотой Рог и пролив Босфор Восточный на о. Русский, а также театр оперы и балета. Всего во Владивостоке и его окрестностях к саммиту запланировали построить 96 объектов. На всё это правительство было готово выделить 100 млрд. руб. из федерального бюджета, привлечь 38 млрд. руб. частных инвестиций и 11 млрд. руб. из бюджета Приморского края¹².

Специально для строительства объектов саммита АТЭС была создана «Дальневосточная дирекция Росстроя РФ», генеральным директором которой назначили Н. Ашлапова. Летом 2008 г. началось строительство мостов через бухту Золотой Рог и пролив Босфор Восточный на о. Русский. Строительство других объектов задерживалось из-за отсутствия нового генерального плана города, который Дума Владивостока утвердила только

в сентябре 2008 г. До этого проект генплана согласовали в Москве в Министерстве регионального развития России, где его подписали представители 28 министерств и ведомств¹³.

Отсутствие нового генплана не только тормозило строительство объектов саммита. В городе осуществлялось хаотичное возведение объектов. Часто строительство новых жилых домов производилось на месте детских площадок, скверов, что порождало конфликты между жильцами уже существующих домов и строительными компаниями. С принятием генплана строительство объектов во Владивостоке становилось упорядоченным.

Помимо генерального плана у Владивостока появился свой Градостроительный совет, в который вошли архитекторы и другие специалисты. Они оказывают помощь администрации в принятии необходимых решений, например, в отношении стиля того или иного здания, чтобы оно не выбивалось из архитектурной гаммы города.

Начало строительства объектов к саммиту АТЭС совпало с мировым экономическим кризисом, начавшемся осенью 2008 г. В условиях современной глобализации он не обошёл и нашу страну. Во Владивостоке кризис сказался в первую очередь на жилищном строительстве — многие стройки приостановились.

Мировой экономический кризис скорректировал планы по строительству объектов к форуму АТЭС, от некоторых было решено отказаться, но это не сказалось на темпах строительных работ. Так, количество рабочих, занятых на объектах саммита, в 2009 г. увеличилось по сравнению с предшествующим годом и составило более 5 тыс. чел.¹⁴ Это свидетельствует о том, что основные объекты будут построены в срок, город достойно примет участников саммита. Проведение столь крупного международного форума ещё более укрепит статус Владивостока как главного российского города на Тихом океане и одного из региональных центров в Северо-Восточной Азии. В этой связи будущее Владивостока видится прекрасным.



В.В. Путин знакомится с проектом-макетом реконструкции аэропорта к саммиту АТЭС 2012 г.



Строительство моста через бухту Золотой Рог. 2009 г.

- ¹ Короткевич В.И. История современной России. 1991—2003. СПб., 2005. С. 112.
- ² История России в 2 т. Т. 2: С начала XIX в. до начала XXI века. М., 2006. С. 856.
- ³ Владивосток. 2000. 25 июля.
- ⁴ Там же. 17 января.
- ⁵ Владивосток. 2001. 19 января.
- ⁶ Утро России. 2003. 27 мая.
- ⁷ Российская газета. 2007. 27 июля.
- ⁸ Комсомольская правда в Приморье. 2006. 2—9 февраля.
- ⁹ Российская газета. 2007. 24 апреля.
- ¹⁰ Утро России. 2007. 25 января.
- ¹¹ Российская газета. 2007. 16 августа.
- ¹² Российская газета. 2008. 20 марта.
- ¹³ Комсомольская правда. 2008. 15 сентября.
- ¹⁴ Российская газета. 2009. 8 октября.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Владивосток, основанный 150 лет назад как небольшой военный пост, к сегодняшнему дню превратился в крупнейший российский город на Тихоокеанском побережье, центр геополитического влияния России в АТР, своеобразный форпост России на её восточных границах.

В его истории были разные времена, как и другие города «Владивосток не сразу строился». Существование города с момента его основания до последних лет было подчинено главной цели — обеспечить надёжную защиту Дальневосточной территории нашей страны. Вместе с тем по мере его роста создавались жизненно важные составляющие, без которых невозможно представить жизнь любого города — промышленные предприятия, социально-культурная сфера, городская инфраструктура, общественный транспорт.

В первые десятилетия своего существования Владивосток из-за отсутствия устойчивого транспортного сообщения с европейской Россией, неясных перспектив в отношении базирования Сибирской военной флотилии, отсутствия государственных и частных капиталовложений развивался медленно. Интенсивный рост города и его населения начинается только в XX в. Однако этот кратковременный период был прерван революцией и гражданской войной. Новый этап в истории города начался в 1930-е гг., когда в стране закончился восстановительный период, новая Советская власть окрепла и правительство смогло уделить внимание «Дальневосточному Кронштадту». В эти годы разрабатывается генплан, в рамках которого осуществляется

жилищно-гражданское строительство, уделяется внимание коммунальному хозяйству, общественному транспорту. Вторая мировая война, а по её окончании «холодная» скорректировали планы и городу-форпосту в условиях послевоенного дефицита в ресурсах пришлось отказаться от развития общественно-гражданской инфраструктуры и сосредоточиться на задачах по надёжной защите восточных рубежей страны. Новый импульс город получил во времена «хрущёвской оттепели», когда правительство принимает сразу несколько специальных постановлений по развитию Владивостока. В истории города начинается своеобразный «золотой период» — ведётся интенсивное жилищно-гражданское строительство, возводятся социально-культурные объекты, прокладываются новые коммуникации, расширяются границы города, растёт его население. Постепенно импульс, полученный в 1960-е гг., затухает, некоторое время город развивается по инерции, но с крушением Советской власти и это инерционное движение заканчивается. С началом радикальных социально-экономических преобразований 1990-х гг. развитие города приостановилось. Резко сократились объёмы жилищного строительства, прекратилось возведение общественных зданий, начались проблемы в жилищно-коммунальном хозяйстве. Закономерным итогом всех этих негативных тенденций стало сокращение численности населения.

В настоящее время в связи с подготовкой к саммиту АТЭС 2012 г. Владивосток переживает своеобразный ренессанс, а это даёт основания надеяться, что город получит новый импульс для дальнейшего развития, станет «окном России в Азии» и по праву займёт достойное место среди лучших городов Азиатско-Тихоокеанского региона.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Главы городского самоуправления Владивостока с 1875 по 1922 гг.

Ф.И.О.	Период
1. Фёдоров М.К.	1875—1883; 1891—1902
2. Маковский И.И.	1883—1891
3. Невзоров А.И.	1902
4. Панов В.А.	1903—1905
5. Циммерман И.И.	1905—1910
6. Маргаритов В.П.	1910—1914
7. Ющенко И.А.	1914—1917
8. Агарев А.Ф.	1917—1919
9. Еремеев И.И.	1920—1922

**Председатели Владивостокского городского исполкома рабочих,
крестьянских и солдатских депутатов (с 1936 г. депутатов
трудящихся, с 1977 г. народных депутатов)**

Ф.И.О.	Период
1. Пшеницын К.Ф.	июль 1923 г. — сентябрь 1923 г.
2. Гамарник Я.Б.	сентябрь 1923 г. — август 1924 г.
3. Попов И.В.	август 1924 г. — декабрь 1925 г.
4. Никифоров Н.И.	декабрь 1925 г. — 1929 г.
5. Старков М.П.	1929 г. — апрель 1931 г.
6. Вольский М.П.	апрель 1931 г. — декабрь 1934 г.
7. Смолин В.И.	декабрь 1934 г. — 1936 г.
8. Егоров Н.В.	1936 г. — июнь 1938 г.
9. Васильев И.М.	июнь 1938 г. — июль 1939 г.
10. Беликин Н.И.	декабрь 1939 г. — декабрь 1942 г.
11. Майхровский А.Р.	январь 1943 г. — март 1944 г.
12. Молоков В.А.	март 1944 г. — 1949 г.
13. Бородин Н.М.	1950 г. — август 1952 г.
14. Ясинский В.Н.	август 1952 г. — 1956 г.
15. Аверкин Б.З.	1957 г. — июнь 1962 г.
16. Ведев Г.М.	июнь 1962 г. — январь 1963 г.
17. Дудоров В.М.	январь 1963 г. — январь 1965 г.
18. Кравченко К.Ф.	январь 1965 г. — 1965 г.
19. Орлов В.И.	1967 г. — сентябрь 1972 г.
20. Сафронов В.Д.	сентябрь 1972 г. — март 1975 г.
21. Гагаров Д.И.	март 1975 г. — сентябрь 1978 г.
22. Нечаюк В.Г.	сентябрь 1978 г. — январь 1985 г.
23. Головизин А.С.	январь 1985 г. — январь 1989 г.
24. Дулов К.П.	февраль 1989 г. — май 1990 г.
25. Фадеев Б.В.	май — июнь 1990 г.
26. Блинов Е.М.	июнь 1990 г. — сентябрь 1991 г.

Главы администрации Владивостока (с декабря 1991 г.)

Ф.И.О.	Период
1. Ефремов В.В.	декабрь 1991 г. — март 1993 г.
2. Черепков В.И.	июнь 1993 г. — март 1994 г., ноябрь — декабрь 1994 г., август 1996 г. — сентябрь 1997 г., октябрь 1997 г. — декабрь 1998 г.
3. Толстошеин К.Б.	март 1994 — ноябрь 1994 г., декабрь 1994 г. — август 1996 г.
4. Копылов Ю.М.	сентябрь — октябрь 1997 г., декабрь 1998 г. — июнь 2004 г.
5. Николаев В.В.	июль 2004 г. — март 2008 г.
6. Пушкарёв И.С.	с мая 2008 г.

Население Владивостока

Год	Число жителей (тыс. чел.)
1879	8,8
1897	28,9
1916	97,5
1923	106,7
1927	107,4
1937	207,0
1946	206,4
1959	291,0
1970	442,0
1975	511,0
1985	600,0
1995	659,2
2005	613,4

Численность и удельный вес иностранных подданных
в населении Владивостока (1868—1916 гг.)

Год	Иностранные европейцы	Китайцы	Японцы	Корейцы	Всего иностранных подданных	Всего жителей	Доля иностранцев
1879	90	3 471		500	4 061	8 837	46%
1890	68	4 193	358	481	5 100	14 463	35,2%
1897	167	9 878	1 249	1 283	12 577	28 933	43,5%
1903	308	15 927	1 158	1 327	18 720	45 300	41,5%
1913	1 480	26 787	1 830	8 210	38 307	94 935	40,4%
1916	374	39 187	3 668	3 492	46 721	97 509	47,9%

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
Основание военного поста Владивосток	11
Владивосток — главный порт России на Тихом океане	20
Владивосток становится городом	29
Город в начале XX века.	55
Владивосток в годы революции и Гражданской войны	82
Владивосток — советский город	110
Форпост социализма на Тихом океане	125
Владивосток в годы Великой Отечественной войны	147
Город в послевоенное десятилетие	164
Владивосток в годы хрущёвской «оттепели»	176
Город в период «развитого социализма»	195
Владивосток в годы перестройки	210
Город в годы реформ	219
Владивосток — центр международного сотрудничества	235
Заключение	245
Приложение	247

Научное издание

Сергей Александрович Власов

ОЧЕРКИ ИСТОРИИ ВЛАДИВОСТОКА

Редактор-корректор *Л.М. Петрова*

Редактор электронной вёрстки *А.С. Иванов*

Отпечатано с оригинал-макета, изготовленного в РИО
Института истории, археологии и этнографии
народов Дальнего Востока ДВО РАН

Изд. лиц. ИД № 05497 от 10.01.2006 г.

Подписано к печати 31.05.2010 г.

Формат 60×90/16. Печать офсетная.

15,75 усл. печ. л., 12,09 уч.-изд. л.

Тираж 300 экз. Заказ 72.

Отпечатано в типографии ФГУП Издательство «Дальнаука» ДВО РАН
690041, г. Владивосток, ул. Радио, 7.